Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 **Spoor: vervoer- en beheerplan**

Nr. 660 **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 6 april 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 17 februari 2016 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 februari 2016, over extra maatregelen voor sociale veiligheid (Kamerstuk 28 642, nr. 72);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 december 2015 inzake het Vervoerplan 2016 van NS en het Beheerplan 2016 van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 651);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 december 2015 houdende aanbieding van het maatregelenpakket van NS voor 2016 inzake het materieeltekort (Kamerstuk 29 984, nr. 650);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 december 2015 met informatie over een drietal punten van het EU vierde spoorpakket (Kamerstuk 33 546, nr. 16);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2016 betreffende het onderzoek van de Auditdienst Rijk (ADR) naar de BIRK-subsidie voor de spoortunnel Delft (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 65);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2015 inzake het actieplan Fietsparkeren bij stations (Kamerstuk 29 984, nr. 642);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 december 2015 inzake reisinformatie spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 640);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 januari 2016 inzake het rapport betreffende de uitkomsten en maatregelen van het onderzoek naar de afhandeling van het bouwproject Vleuten–Amsterdam-Rijnkanaal (Kamerstuk 29 984, nr. 652);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 januari 2016 inzake de uitwerking van de motie van het lid Van Tongeren over het verduidelijken van de geldende wet- en regelgeving m.b.t. diensten NS of NS-dochters (28 165, nr. 232);**

kst-29984-660
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 februari 2016 houdende aanbieding van de elfde voortgangsrapportage betreffende het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de periode 1 juli 2014 tot 1 november 2015 (Kamerstuk 32 404, nr. 78).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: De Boer, Bruins, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 15.02 uur.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Ik heet natuurlijk van harte welkom de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via het internet en de woordvoerders. Zij zijn uitbundig aanwezig, zie ik. Dat is een goede zaak. De woordvoerders hebben in de convocatie kunnen lezen dat we een maximale – let wel: een maximale – spreektijd hanteren van vijf minuten per fractie. Ik wil afspreken om in eerste termijn een tweetal interrupties toe te staan. Dat geldt ook voor de eerste termijn van de Staatssecretaris . Is dat akkoord? «Met een klein beetje clementie», wordt er dan altijd gezegd. Mijnheer Madlener, u kijkt heel ernstig.

De heer **Madlener** (PVV): Er staat heel veel op de agenda en de problemen op het spoor zijn echt gigantisch. We kunnen ook besluiten om een uurtje langer door te gaan.

De **voorzitter**: Een uurtje langer doorgaan met dit debat, bedoelt u. Mijnheer Van Helvert?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik besprak het zonet ook al met collega's. Vijf minuten is wat aan de korte kant. Als we er allemaal een minuut bij krijgen, hoeft dat op het hele debat nog geen tien minuten te schelen. Ik zou daar wel voor willen pleiten.

De **voorzitter**: Als ervaren Kamerlid weet u inmiddels dat die minuut extra, inclusief interrupties, altijd leidt tot meer spreektijd. Ik wil eerst inventariseren of de commissie akkoord is met het voorstel van de heer Madlener om het algemeen overleg met een uur te verlengen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik kan een halfuur uitloop velen, voorzitter.

De **voorzitter**: Een halfuur. Dan wordt het heel spannend. Hoe meer u zegt, hoe langer het duurt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is een heel drukke week. Er is zonet ook weer een wetsbehandeling bij gekomen. Een halfuur uitloop zou dus kunnen, maar ik kan helaas geen uur uitlopen.

De **voorzitter**: Ik voel een compromis aankomen.

De heer **Madlener** (PVV): Een halfuur is misschien net dat ene minuutje van de heer Van Helvert.

De **voorzitter**: Het woord «misschien» is in dezen heel belangrijk. Laten we dit als gulden middenweg kiezen en de interrupties erbij optellen, want ik begrijp dat de Staatssecretaris dat halfuur ook tot zich kan nemen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Heel graag. Ik krijg dan ook extra spreektijd!

De **voorzitter**: Dan hebben we een mooie overeenstemming. Het betekent dat ook de Staatssecretaris wat ruimer in haar jas komt te zitten qua spreektijd.
De griffier zegt nu iets heel belangrijks. Het kan natuurlijk zijn dat deze zaal om 18.00 uur nodig is. Dan wordt de zaal ontruimd en hebt u met z'n allen pech gehad. Vooralsnog zou ik echter willen beginnen. Daartoe geef ik graag het woord aan de heer Bruins, die spreekt namens de ChristenUnie en zijn debuut maakt op dit onderwerp in deze commissie. Van harte welkom en veel succes, mijnheer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Dank u wel, voorzitter.
Voorzitter. «Wij gaan een revolutie ontketenen op het spoor. Wij hebben straks niet alleen het drukste en meest punctuele treinsysteem ter wereld, maar ook het snelst groeiende en het meest frequente. De brede Randstad wordt tot ver achter Amersfoort en Rotterdam ook 's werelds grootste agglomeratie, met een openbaarvervoerssysteem dat zonder dienstregeling rijdt, met comfortabele treinen, topklassestations, een betaalsysteem dat afrekent met zwartrijden en onveiligheid en met innovatieve concepten voor vervoer van en naar de stations».
Dit waren de oprechte woorden van Diederik Samsom in 2008. Sinds die tijd is er veel goeds gebeurd, maar met die beloofde extra treinen, tot twaalf treinen per uur op vier corridors, wil het niet zo vlotten. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is uitgesteld van 2020 tot 2028. Het budget, de raming van 4,5 miljard euro, werd een taakstellend budget waar vervolgens een paar keer op bezuinigd is. Nu is het interessant wat de PvdA zei over dat budget: «Mocht de conclusie zijn dat voor het bereiken van het einddoel op termijn een wat hoger bedrag nodig is dan de nu al gevonden 4,5 miljard, dan is daarmee wat mijn fractie betreft meteen de nieuwe opdracht voor de Minister gedefinieerd». En: het geld dat nodig is, moet er komen.
Voor de ChristenUnie staat die opdracht nog steeds. Afgelopen week meldde de Staatssecretaris dat de eerder ingeboekte bezuinigingen op het PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) helemaal niet realiseerbaar zijn en dat hierdoor met een tekort van een kleine 300 miljoen euro opnieuw realisatie van belangrijke onderdelen van het PHS in gevaar is. Buiten het PHS is er nog eens voor zo'n 1,4 miljard aan urgente knelpunten die niet tot na 2028 kunnen wachten, terwijl de Staatssecretaris maar 10% van dit bedrag heeft. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Neem het Randstadspoor Utrecht–Harderwijk. Hier zou al een paar jaar geleden elk kwartier een stoptrein rijden. Volgens ProRail paste het op bestaand spoor. Dat was steeds het antwoord op bezorgde Kamervragen en ook op de moties van de ChristenUnie. Nu is de conclusie toch dat het niet past. De oplossing ligt volgens mij voor de hand: korte inhaalsporen bij een paar stations en je bent klaar. Dat kost waarschijnlijk niet meer dan pak 'm beet 50 miljoen euro; ik denk nog veel minder. Maar er is geen geld tot 2020, alleen maar één ton voor een nieuw onderzoek. Wat is de boodschap van de Staatssecretaris aan al die mensen die dagelijks tussen de Veluwe en de Randstad in overvolle treinen zitten in de spits?
Het is prima dat de NS tijdelijk bussen gaat inzetten op drukke trajecten en de werktijden voor het eigen kantoorpersoneel gaat aanpassen. De busdiensten rijden nog niet, omdat er nog discussies zijn over de noodzaak van aanbesteden en over de tarieven. De ChristenUnie vraagt de Staatssecretaris hierin te bemiddelen, zodat we haast kunnen maken. Is de Staatssecretaris ook bereid om de NS-bussen toe te laten op de vluchtstrook? Ook vraagt de ChristenUnie om aanpassing van de Wet personenvervoer 2000, zodat NS automatisch bevoegd is om busdiensten te rijden als deze plaatsvinden tussen twee NS-stations zonder tussenhaltes. Het vervoermiddel zou niet moeten uitmaken als je van A naar B rijdt.

Er zijn op veel meer trajecten overvolle treinen, waar de NS nog geen plannen heeft voor extra treinen of bussen. Het is mooi dat er over een jaar meer materieel is, maar waar gaat dit rijden? De ChristenUnie wil dat de NS voor alle drukke trajecten gaat onderzoeken of inzet van extra spitstreinen mogelijk is. Ik denk bijvoorbeeld aan Alkmaar–Amsterdam en Amsterdam–Den Haag. De ChristenUnie wil ook dat de vervoersprestaties van alle spoorlijnen afzonderlijk openbaar worden. Hetzelfde geldt voor de klantoordelen voor elke lijn, in plaats van alleen een landelijk gemiddelde. Een motie hierover (29 984, nr. 502) is al aangenomen. Worden deze cijfers nu eindelijk binnen een jaar inzichtelijk?
Steeds meer reizigers pakken de fiets.

De **voorzitter**: Voordat u verdergaat: u hebt nog ongeveer een minuut.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ja, dank u wel.
Steeds meer reizigers pakken de fiets. De komst van e-bikes versterkt deze groei. Deze week zag ik zelf in Haarlem en Utrecht hoe groot het tekort is. Er staan splinternieuwe stallingen, maar het is lang niet genoeg. Het geld voor nieuwe fietsenstallingen is bijna op, maar er zijn nog tienduizenden plekken nodig, bijvoorbeeld in Leiden, Zwolle, Helmond en Delft. Dit kost miljoenen en die vind je niet met herprioritering van bestaande budgetten. Het bouwen van meer stallingen kan niet wachten tot 2028. De ChristenUnie vraagt de Staatssecretaris te stoppen met dit probleem volledig af te schuiven op de gemeenten. Het ministerie en de NS moeten zelf de portemonnee trekken en ieder een derde van het geld op tafel leggen. De Kamer heeft hierom in een motie van de ChristenUnie (29 984, nr. 544) ook gevraagd, door aanpassing van artikel 29 van de hoofdrailnet-concessie. Hier eindig ik, voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat was precies vijf minuten. Dat is knap voor een debutant. Het is mij in eerste instantie nooit gelukt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De spreektijd was toch zes minuten, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee, geachte collega's. We hebben het debat met een halfuur verlengd en nu gaat u met de spreektijd smokkelen en zeggen dat het zes minuten was. Dat was volgens mij niet de afspraak.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het was zes minuten.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw De Boer. Vijf minuten en een halfuur extra verlenging: het zou me wat zijn. Maar u bent aan de beurt. U spreekt namens ...

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter, dan heb ik toch even een ordevoorstel. In mijn beleving hebben we afgesproken dat we beide zouden doen: een halfuur verlenging, en dat zou in de beleving van de heer Madlener dat extra minuutje zijn. Daar zou ik u dus graag aan willen houden.

De **voorzitter**: Ja, inderdaad, plus de minuut van de Staatssecretaris ! Ik zat heel strak in de spreektijd en het verlengen van het debat. U hebt inderdaad gelijk. Ik zal dat corrigeren.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Dan maak ik graag nog gebruik van mijn ene minuut.

De **voorzitter**: Dan hebt u nog precies een minuut om dat te doen. En een beetje rust onder de woordvoerders zou prettig zijn. Dan houden we het overzicht.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik noem dan nog een paar punten in de dienstregeling voor 2017. Ten eerste noem ik de verbinding met Zeeland, waarover al een motie (23 645, nr. 614) ligt van de heer Hoogland. De ChristenUnie pleit voor een snellere verbinding met Rotterdam zonder lange stops en met een aparte stoptrein Roosendaal–Goes, zodat de intercity stations kan overslaan.
Ten tweede is opmerkelijk dat de aansluiting in Zwolle vanuit het noorden richting Enschede een jaar lang komt te vervallen. De reistijd Groningen–Enschede is al slecht en daar komt straks nog een halfuur bij. Voor dat ene jaar moet toch een oplossing te vinden zijn.
Ten derde verliest Amsterdam Centraal zijn directe intercityverbinding met Lelystad. Dat wordt voor reizigers vaker overstappen. De ChristenUnie wil dat NS de mogelijkheid onderzoekt om intercity's vanuit Amsterdam door te laten reizen naar Lelystad om vanaf daar als stoptrein naar Groningen te rijden in plaats van aparte stoptreinen op deze trajecten. Dat kost geen extra treinen maar levert wel veel extra verbindingen op. Vanuit Groningen kun je dan namelijk vier keer per uur naar de Randstad, Hoogeveen en Meppel. Dan wordt de directe verbinding beter ontsloten.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw De Boer voor haar zes minuten. Zij spreekt namens de VVD, de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Dank u wel voor deze mooie introductie. Een snelle verbinding tussen Groningen en Enschede zal deze Staatssecretaris vast aanspreken. Ik ga een zware selectie maken in de onderwerpen, want er ligt inderdaad een stapel stukken aan dit AO ten grondslag.
Ik begin met de hsl. De VVD is echt zwaar ontevreden over de uitval op de Hogesnelheidslijn-Zuid. De verklaring dat die te maken zou hebben met stormen en winterse omstandigheden, verklaart niet de uitval in de zomer. Bovendien zal wind dan ook zo'n belangrijke oorzaak zijn van uitval. Ook zijn er rekenfouten gemaakt met de zitplaatskans. De reiziger komt er bij de NS zeer bekaaid vanaf. Hiermee presteert de hogesnelheidslijn volgens mij al twee jaar onder de norm. Indachtig de «three strikes out»-motie (29 984, nr. 541) die door de Kamer is aangenomen, komt de NS in aanmerking voor een gele kaart en is de NS verplicht om na twee keer een wanprestatie een beheersprogramma op te stellen. Zou de Staatssecretaris hierop willen reflecteren? Wil zij ervoor zorgen dat dit conform de afspraak met de Kamer wordt opgepakt?
De NS presenteert in het Vervoerplan verbeterprogramma's als Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) en Beter en Meer als wonderolie, waardoor de uitvoering van de HRN-concessie (hoofdrailnet) beter zou moeten. Ik lees een willekeurige zin voor: «Stapsgewijs werken NS, ProRail en andere partners aan verbetering van de be- en bijsturing. Dit doen we door te werken met integraal voorbereide scenario's voor verstoringen en vertragingen, verbetering in de commandostructuur, verbetering van de uitvoerbaarheid ...». Enzovoorts, enzovoorts. Er staan echt een aantal open deuren in waarvan ik denk: wat wordt er in godsnaam mee bedoeld? Zouden we ook een keer een update kunnen krijgen van de programma's Be- en Bijsturing van de Toekomst en Beter en Meer? Want ik ben eerlijk gezegd het zicht kwijt op wat daarbinnen allemaal gebeurt.
Ik kom op de voortgangsrapportage PHS. We zien dat de taakstelling uit Rutte I niet wordt gehaald. We zijn nota bene vijf jaar verder en ik snap hier eigenlijk helemaal niks van. Het wordt volstrekt niet duidelijk waarom dit niet gelukt is. Er is alleen een vage verwijzing naar de vereenvoudiging van het omgevingsrecht en de publiek-private samenwerking en minder bovenwettelijke inpassingsmaatregelen. Vervolgens zie ik in de voortgangsrapportage onder het kopje Financiën dat er in de afgelopen jaren

360 miljoen euro extra naar allerlei projecten gegaan is: Vught, OV SAAL en 45 miljoen ter dekking van Amsterdam Centraal. Vanuit kleine functiewijzigingen gaat 14 miljoen naar een PHS-project Uitgeest. Vanuit de investeringsruimte MIRT gaat er 85 miljoen naar Rijswijk–Delft-Zuid enzovoorts, enzovoorts. En er wordt ook nog eens geconcludeerd dat niet helder is of de rest van de projecten een tekort vertoont. Dit lijkt toch een klein beetje op balletje-balletje. Ik snap het werkelijk niet, dus ik zou graag opheldering willen van de Staatssecretaris . Waarom is dit niet gelukt en hoe gaan we dit alsnog oplossen? Wij verwachten dat de Staatssecretaris alsnog als de wiedeweerga de taakstelling gaat oppakken en uitvoeren. De VVD wil duidelijkheid, met een tijdspad. Wie is wanneer waarvoor verantwoordelijk?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik was een beetje verbaasd toen mevrouw De Boer sprak over balletje-balletje. Dat ging over bezuinigingen die onder Rutte I zijn ingeboekt. Nu kan ik wel heel makkelijk zeggen dat die bezuinigingen niet goed waren – wij regeerden toen immers niet – maar laat ik dat even niet doen. Dat is de makkelijkste interruptie. Laat ik de meer ingewikkelde interruptie plegen. Als de VVD zelf die bezuiniging inboekt en die achteraf niet te realiseren blijkt, hoe kan mevrouw De Boer dan nu deze Staatssecretaris en het kabinet verwijten dat het niet gelukt is? Dat vind ik een heel rare stijlfiguur.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan nu een hele verhandeling gaan houden over hoe staatsrechtelijk gezien de nieuwe regering ook verantwoordelijkheid heeft voor het beleid dat zij aantreft, tenzij zij dat wijzigt. Dat heb ik de PvdA en de VVD in de erop volgende regeerperiode inderdaad niet zien doen. Daarmee staan zij dus voor die taakstelling. Dat is de staatsrechtelijke opmerking. In de afgelopen jaren is echter stelselmatig geld naar al die grote projecten geschoven. Dat is misschien ook nodig en noodzakelijk om al die projecten te kunnen uitvoeren. Daar hebben we als Kamer ook keer op keer mee ingestemd. Nu zijn we vijf jaar verder en is de taakstelling nog steeds niet uitgevoerd. Dan vraag ik mij af waarom dat hier op die manier benoemd wordt. De heer Hoogland maakte een gekscherende opmerking, maar ik snap het niet. Aan de ene kant is de taakstelling van vijf jaar geleden niet gehaald, en aan de andere kant is er in de afgelopen jaren overal stelselmatig steeds meer geld naartoe gegaan. Ik noem het niet voor niks balletje-balletje: je tilt eerst het ene bekertje op en dan het andere bekertje en je denkt: waar is het balletje nou gebleven? Ik snap dat niet. Ik snap ook de achterliggende redenen niet. Ik lees vage termen als «omgevingsrecht» en «geen publiek-private samenwerking». Ik snap dus niet waar dit aan ligt en waarom het hier ineens zo opduikt.

De **voorzitter**: Dat was allemaal in antwoord op de vraag van de heer Hoogland, die nu zijn vervolgvraag mag stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb eigenlijk geen vervolgvraag. Mijn conclusie is dat er in Rutte I gegokt is op een bezuiniging. Men is dus naar het casino gegaan met geleend geld en heeft gedacht: we gaan dit binnenhalen. Dat is vervolgens niet gelukt. Ja, en dat is thuis moeilijk uit te leggen.

De **voorzitter**: Dat is een conclusie. Mevrouw De Boer, wilt u reageren op de conclusie?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan alleen maar zeggen dat de PvdA ermee akkoord is gegaan in het kabinet erna en misschien ook in die periode. Ik heb geen voorstellen gezien om deze taakstelling terug te draaien.

De **voorzitter**: Ik zie allereerst mevrouw Van Veldhoven voor een interruptie namens D66. Daarna komt de heer Houwers en daar mevrouw Van Tongeren, die aan een rare kant van de tafel zit, namelijk van mij uit gezien helemaal rechts. Ik zal u niet vergeten, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou mevrouw De Boer willen vragen: waar was u dan zelf in de afgelopen vijf jaar? Zij heeft het over balletje-balletje. Ik heb dit bij de afgelopen begrotingsbehandeling aan het licht gebracht. Ook heeft de Rekenkamer er een heel groot rapport over geschreven: de bewindslieden van dit kabinet en het vorige kabinet hebben het ene gat met het andere gedicht. Er zijn voorstellen gedaan in de Kamer, die de VVD telkens niet heeft gesteund. Ik ben blij dat mevrouw De Boer nu ook inziet dat er een groot probleem is en dat er inderdaad risico's worden gedicht met andere risico's. Maar waar was zij dan de afgelopen vijf jaar?

Mevrouw **De Boer** (VVD): In de afgelopen vijf jaar was ik in deze Kamer. Ik was eerst twee jaar woordvoerder volkshuisvesting. Sinds drie jaar ben ik woordvoerder openbaar vervoer. Ik constateer dat er nu een brief ligt waarin staat dat de taakstelling van vijf jaar geleden niet is uitgevoerd. En mij wordt niet helder waarom die taakstelling niet is uitgevoerd, terwijl ik daarnaast moet constateren dat er binnen het PHS wel allerlei gelden naartoe zijn gegaan. Deze taakstelling is dus niet uitgevoerd, om voor mij onverklaarbare redenen. Mevrouw Van Veldhoven heeft daar misschien geen vragen over, maar ik wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We hebben daar al jaren vragen over, en niet alleen over dit ene gat in het Infrastructuurfonds. Dit kabinet heeft al het geld van het Infrastructuurfonds uitgegeven tot 2028. Dat was een bewuste keuze van de VVD. Ik vind het dus een beetje makkelijk, los van het feit dat ik uw vragen deel, om nu te zeggen: schande, balletje-balletje. U was er zelf bij. Waarom hebt u daar eerder niks aan gedaan? Dat is mijn vraag aan de VVD.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat wij ook wel meer geld naar het Infrastructuurfonds zouden willen, is geen geheim. Sterker nog, de VVD-fractie heeft een motie ingediend waardoor het Infrastructuurfonds verlengd is. We hebben de afgelopen vijf jaar alleen te maken gehad met een economie die we op orde hebben willen brengen. Daarbij hebben we inderdaad keuzes gemaakt met het geld dat er is. We hebben daarbij ook taakstellingen opgelegd, om andere dingen wél te kunnen uitvoeren. Dus inderdaad: geld uitgeven betekent keuzes maken, zeker in tijden waarin je de economie op orde wilt krijgen. Die economie raakt gelukkig stukje bij beetje beter op orde. Daar slagen we gelukkig in. Ik zie gewoon een taakstelling die na vijf jaar niet is uitgevoerd en ik heb daar vragen over.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik kijk niet graag achteruit, maar liever vooruit. Concludeer ik goed dat mevrouw De Boer zo veel kritiek heeft dat zij de Staatssecretaris volop gaat steunen in het verkrijgen van meer centen om de dingen die we met elkaar willen, waar te maken? Want dat kan volgens mij de enige conclusie zijn. Klopt dat?

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hopen en sluiten niet uit dat er in de toekomst weer meer geld beschikbaar komt nu de economie weer een beetje aantrekt. Laten we dat vooral hopen.

De heer **Houwers** (Houwers): Dan toch even preciezer: is de VVD-fractie voornemens om op het gebied van spoor extra investeringen te ondersteunen en is dat een topprioriteit? Dat is bijna de boodschap als ik de woorden van mevrouw De Boer op een goudschaaltje weeg. Dan is dat

het enige wat ik kan concluderen: spoor heeft topprioriteit en er gaat meer geld naar spoor als het aan de VVD ligt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij zijn nog van de school dat er eerst geld moet zijn. Er moeten eerst hogere belastingopbrengsten zijn en dan gaan we bekijken waaraan we geld willen uitgeven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een vraag op hetzelfde punt. Ook ik ben blij dat de VVD zich het Rekenkamerrapport nu helemaal eigen gemaakt heeft, zoals mevrouw Van Veldhoven zei. Dat betekent dat dit geld op de een of andere manier gevonden moet worden. Een van de opties was: hopen dat de economie aantrekt en de belastinginkomsten hoger worden. In de komende drie jaar wordt er een besluit genomen over 8,2 miljard euro die naar wegen gaat. Dat is in verhouding tot wat er bij het spoor nodig is natuurlijk een gigantisch bedrag. Is de VVD ervoor te porren om te bekijken of er in de wegenprojecten iets te halen valt? We moeten in de samenleving immers een balans hebben tussen spoor en wegen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het antwoord zal niet verbazen. Wij hebben ook nog wel een lijstje met wensen voor de wegen. Daar wil ik dus absoluut niet op vooruitlopen. Ik kan ook zo'n rekensommetje maken van wat er de komende jaren aan spoor wordt uitgegeven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik noem bijvoorbeeld de circa 150 miljoen die het kost om op de trajecten 130 km/u mogelijk te maken. Dat komt niet uit de wegeninfrastructuur, maar het is wel een kostenpost. Zou het niet een optie zijn om te bekijken of we dat veel beter kunnen uitgeven aan het spoor, waardoor ook automobilisten wellicht het spoor zullen gebruiken en we dus ook de filedruk verlichten? Is dat bijvoorbeeld niet een veel betere aanwending? Met een andere post binnen die 8 miljard zou ik ook heel blij zijn. Misschien zou mevrouw De Boer daar nog eens kritisch naar willen kijken. Kunnen daarbinnen geen verschuivingen plaatsvinden? Het is een gigantische hoeveelheid geld, 8 miljard, en we zoeken nu iets van 250 of 260 miljoen. Er zijn meer tekorten, maar dit betreft het eerste tekort.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor dat mevrouw Van Tongeren de dekking al gevonden heeft. Het antwoord luidt: nee. Zij vraagt ook of ik andere potjes kan verzinnen. Ja, als ik het MIRT opensla, zou ik andere budgetten kunnen vinden, bijvoorbeeld het budget voor fietsparkeren. Daar gaan honderden miljoenen naartoe, terwijl wij vinden dat dit prioritair een lokale verantwoordelijkheid is. Ik kan dus nog wel wat potjes vinden, ja, maar ik denk niet dat mevrouw Van Tongeren die potjes zo leuk vindt.

De **voorzitter**: Dit is geen uitlokking, maar gewoon een opmerking.

De heer **Madlener** (PVV): Dit wordt nu een discussie tussen alle partijen. Daardoor voel ik me weer uitgelokt om ook een bijdrage te leveren. Ik schrik er een beetje van dat de VVD zoekt naar extra geld voor het spoor, terwijl extra geld natuurlijk helemaal geen oplossing is. De hele organisatie deugt namelijk niet. We hebben een gigantische lijst met gevallen van mismanagement van zowel ProRail als NS. Die organisaties zijn niet op orde. De Kamer zegt heel makkelijk «geef maar extra geld», maar dat heeft geen enkele zin. Als ik het lijstje zie met wat er de afgelopen jaren allemaal is misgegaan, zeg ik: laten we eerst grof reorganiseren voordat we extra geld in zo'n slecht werkende organisatie steken. Is de VVD het daar ook niet mee eens?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De suggestie van extra geld naar spoor lag verborgen in vragen die anderen mij stelden. Als de heer Madlener goed naar mij geluisterd heeft, dan weet hij dat ik vroeg waarom de taakstelling niet gelukt is. We verwachten dat die taakstelling alsnog als de wiedeweerga wordt uitgevoerd. Dat is wat ik heb gezegd. Ik heb de Staatssecretaris ook gezegd dat de VVD duidelijkheid wil, met een tijdspad: wie is waarvoor wanneer verantwoordelijk binnen het PHS? Daarin spelen verschillende partijen een rol.

De heer **Madlener** (PVV): Als ik dit antwoord beluister, denk ik dat de VVD het wel een beetje met mij eens is dat je geen geld moet steken in een slecht functionerende organisatie, maar eerst de organisatie op orde moet krijgen. Het is typisch iets wat deze Kamer vaak doet: met geld schuiven en dan denken dat het wel goed komt. Maar er is natuurlijk veel meer aan de hand met ProRail en NS. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar straks ook op wil ingaan.

De **voorzitter**: Ik hoor hierin geen vraag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Misschien kan ik een korte reactie geven.

De **voorzitter**: Maar u kreeg geen vraag, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als ik kort mag reageren?

De **voorzitter**: Heel kort, vooruit.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor partijen als D66 en GroenLinks suggereren dat er meer geld naar het spoor moet. U hoort ons dat niet suggereren. Wij vinden ook dat eerst de boel op orde moet komen. Wij zien dat een taakstelling die vijf jaar geleden is ingezet, nog steeds niet is uitgevoerd. Ons wordt volstrekt niet helder waarom dat het geval is, en daarover spreek ik mijn verbazing uit. Ik doe de oproep om die taakstelling alsnog uit te voeren en niet om maar klakkeloos ergens geld naartoe te doen. Ik weet niet of dat op de juiste plekken terechtkomt als een taakstelling als deze niet eens uitgevoerd wordt.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij hebben nog een aantal concrete vragen. Ik hoorde mijn collega al een heel spoorboekje langsgaan. Zover wil ik niet gaan, maar waarom wordt er binnen PHS totaal geen synergie verwacht met ERTMS (European Rail Traffic Management System)? En hoe zit het met Delft? Daar is ook een gigantisch tekort.
We zijn ook benieuwd naar de toekomstige mogelijkheden bij Schiedam en Rotterdam. Ook de routering goederenvervoer Oost-Nederland wil ik hier aanhalen. Is het binnen het Meerjarenprogramma Geluidsanering, vorige week besproken in deze Kamer, niet meer mogelijk om de overlast op deze sporen enigszins terug te brengen? In een programma van bijna 1 miljard moeten er zeker mogelijkheden voor deze regio worden bezien. Die wil ik toch even apart genoemd hebben.
Ik kom op het Beheerplan 2016 van ProRail. Hoe staat het eigenlijk met de pgo-contracten (prestatiegericht onderhoud) met de aannemers op het spoor? Hoe staat het met de voortgang hiervan? Wordt er nu gewerkt conform het convenant dat is afgesproken met de spoorpartijen? Wij zouden graag op korte termijn ook daarover een update ontvangen.
Er gaat meer geld naar sociale veiligheid. We hebben vorige week een brief van de Staatssecretaris gekregen waarin zij aangeeft de knip te zullen trekken en te zullen bijdragen aan de veiligheid in het openbaar vervoer. Wij vinden veiligheid ongelofelijk belangrijk. De Staatssecretaris trekt hier

10 miljoen euro voor uit, maar waarom slaagt de NS er zelf niet in om de voorwaarde in te vullen die zij ingevolge de concessie verplicht is om uit te voeren?
We zijn er absoluut niet tegen; als het moet in het kader van de veiligheid, dan moet het. De veiligheid moet vooropstaan. Maar hoe zit het met de uitvoering van de andere maatregelen in dit verband? Gelden deze maatregelen ook voor de andere vervoerders, dus de stads- en streekvervoerders? Die worden wel genoemd. Wij vinden het belangrijk dat ze ook voor die andere vervoerders beschikbaar komen, want agressie vindt plaats door het hele openbaar vervoer heen. Hoe zit het met de veiligheid op de grensoverschrijdende verbinding, waarover wij schriftelijke vragen hebben gesteld? Daarop hebben we de antwoorden nog niet gekregen. Ook daarop moeten we de veiligheid borgen, want vorige week is er nog een conducteur op een internationale verbinding in elkaar geslagen.

De **voorzitter**: U hebt nog een minuutje.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kom op het fietsparkeren. Ook nu blijkt dat de investeringen niet voldoende zijn. Het tekort wordt ingeschat op 140.000 plaatsen in 2020. De Staatssecretaris vindt dat er een heldere verantwoordelijkheidsverdeling moet komen tussen de medeoverheden, NS en ProRail. Laat helder zijn: de VVD vindt fietsparkeren geen rijksverantwoordelijkheid. Want levert het daadwerkelijk tijdswinst op voor de deur-tot-deurreis? Met deze zinsnede wordt in feite de deur weer op een kier gezet. Wij vinden ook dat andere vormen van nieuwe mobiliteit moeten worden meegenomen in de tellingen, bijvoorbeeld het initiatief van Abel, de deeltaxi in Amsterdam. Dat wil een alternatief voor de fiets zijn. Worden die alternatieven ook meegenomen in de tellingen?
Mijn volgende punt is het vierde spoorpakket. Er is overeenstemming tussen Raad, Europees Parlement en Europese Commissie over de technische pijler. Hierin is ook een rol voor de European Railway Agency vastgelegd. Wanneer is er meer duidelijkheid over de Nederlandse invulling van dit voorstel? Op welke wijze worden de aanbevelingen van de enquêtecommissie Fyra inzake de inspectie van treinen hierin meegenomen? In de brief staat ook dat onderhandse gunning van de HRN-concessie in een volgende periode opnieuw mogelijk is, mits de kwaliteit en de kostenefficiency van het spoorvervoer worden verbeterd ten opzichte van de voorgaande vervoersconcessie. Wat zijn de toetsstenen voor een dergelijke verbetering? Dat is nu heel vaag omschreven. Het biedt de Kamer geen concrete handvatten om er goed naar te kunnen kijken.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van Helvert, die spreekt namens het Christen Democratisch Appèl, het CDA.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Grote complimenten voor het treinpersoneel van alle vervoerders, dat dagelijks zijn uiterste best doet om vele Nederlanders op de juiste plek te brengen, ondanks het feit dat er ook in de afgelopen periode weer personeel is mishandeld. Los van deze complimenten en waardering zal ik in dit AO wel kritische vragen stellen, vanuit mijn verantwoordelijkheid als Kamerlid dat het kabinet als concessieverlener en aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen moet controleren.
Ik begin met de trein naar Brussel. We lazen in het verslag van de enquête dat het project mislukt was, maar ook los daarvan zagen we dat al. Er wordt ook geen volwaardig alternatief geboden door de Nederlandse Spoorwegen. De enquêtecommissie adviseert ons wel om dat te doen. Hoe staat het nu met dat alternatief? De Nederlandse Spoorwegen hebben het plan opgevat om eind dit jaar de Benelux-plus te introduceren. Alleen zou die trein in drie uur en een kwartier naar Brussel rijden, en dat is

stukken en stukken langer dan de Fyra er ooit over zou hebben gedaan. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? En hoe kunnen we komen tot een waardig alternatief? Ik herinner de Staatssecretaris aan de motie-De Rouwe, waarvan de enquêtecommissie ook gewag maakte en waarin staat dat je ook andere aanbieders moet laten meekijken hoe die lijn goed bediend kan worden.
Op dit moment hebben we de Intercity direct, voorheen de Fyra. Dat is eigenlijk de slechtst presterende trein op binnenlandse lijnen. De uitval is op het nieuwe stuk Rotterdam–Amsterdam één op de zeven treinen en dat is natuurlijk veel te veel. Naast blaadjes, sneeuw, vorst, hitte en zomerzon zorgt nu ook de wind voor vertragingen en uitval. Door de wind op de Moerdijkbrug zijn in 2015 maar liefst 236 treinen vertraagd of uitgevallen. Vanochtend las ik dat het Algemeen Dagblad daarnaar een onderzoek heeft gedaan. Ook De Telegraaf heeft erover geschreven. Er blijven echter wel vragen. Hoeveel reizigers zijn er gedupeerd door de uitval van de Intercity direct? Wat is de gemiddelde vertraging die dit reizigers oplevert? Is bij het aanleggen van de brug over het Hollandsch Diep, die op het hoogste punt 24 meter is, wel doorgerekend hoe hard het dan waait? Die brug is namelijk speciaal aangelegd voor de hogesnelheidslijn en pas sinds 2009 in gebruik. Nu al onderzoekt men of windschermen mogelijk zijn en of ze helpen tegen de harde wind. Welke alternatieven zijn er voor windschermen en wat kosten die? Brabant wordt volgens de plannen steeds afhankelijker van het hsl-vervoer. Is die verbinding nog wel betrouwbaar genoeg om daarop te leunen? Uit cijfers van het nieuwe dashboard van ProRail blijkt dat de Intercity direct de slechtst presterende trein in Nederland is: één op de tien treinen komt niet aan in Breda. De Staatssecretaris heeft eerder gesuggereerd dat het vervoer op de hsl desnoods door andere vervoerders moet worden gedaan. Stelt zij NS een ultimatum nu weer blijkt dat de doelstellingen niet worden gehaald? En wordt de «three strikes out»-motie van de VVD, die wij destijds overigens hebben gesteund en die mede is ingediend door D66, eindelijk van stal gehaald? De Nederlandse Spoorwegen zelf schrijven dat de reiziger de nieuwe maatregelen voor de zomer gaat merken. Wij vinden dat erg lang duren. Mogen wij de Staatssecretaris de uitdaging meegeven om dat binnen een maand geregeld te hebben? Zo nee, dan willen wij in een VAO via een motie vragen om een uitspraak van de Kamer op dit punt.
Ik wil nog even kijken naar het Vervoerplan 2016 in het kader van de motie over three strikes out: bij drie keer onderpresteren bestaat het risico dat je de lijn kwijtraakt. Uit de audit van Andersson, in de bijlage van de Kamerbrief, blijkt namelijk opnieuw dat de Nederlandse Spoorwegen zelf de partij zijn die de prestaties meet. Uitgevallen ritten tellen daarbij niet mee als onbeschikbare verbindingen. De uitkomsten uit het onderzoek zijn gewogen gemiddelden in plaats van een prestatie per lijn. Daardoor kan het voorkomen dat de belangrijke lijn Amsterdam–Rotterdam, die structureel onderpresteert – meer dan 10% van de treinen rijdt niet op tijd – toch buiten beeld blijft, omdat we in gemiddelden rekenen. Het probleem van die methodiek is dat de concessiehouder geen goed zicht krijgt op de werkelijke prestaties. Moeten wij niet streng zijn, juist omdat de Nederlandse Spoorwegen ons aan het hart gaan en we willen dat ze beter gaan presteren? Ik ben zelf leraar geweest. De leerling wordt uiteindelijk niet slimmer als je proefwerken die slecht gemaakt zijn, niet laat meetellen. We zullen de Nederlandse Spoorwegen dus echt aan de eigen punten moeten houden.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even. Ik weet niet welke ervaring de leerlingen hadden met u als docent, maar mevrouw De Boer heeft in ieder geval een vraag aan u.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Van Helvert liep al vooruit op een VAO dat gehouden zou moeten worden en de motie die hij daar zou willen

indienen. Er ligt inderdaad een motie aan ten grondslag over verschillende boetes waarvoor geldt: vestzak-broekzak. Ook is de «three strikes out»-motie ingediend. De Staatssecretaris heeft in een brief uitgelegd hoe die zal worden uitgevoerd. Die stappen zullen we netjes langs moeten lopen. Dat zijn de afspraken met de Kamer. Wat wil de heer Van Helvert dus nog voor uitspraak van de Kamer hebben?

De heer **Van Helvert** (CDA): Het zou kunnen zijn dat het binnen een maand is geregeld, want uiteindelijk vinden we allemaal dat het om de reiziger gaat. Het rapport van de commissie-Fyra heet ook De reiziger in de kou. Dat hebben we allemaal voor in de mond liggen. Dat hebben de Nederlandse Spoorwegen zelf ook voor in de mond liggen. Maar als wordt gevraagd wanneer de reiziger er iets van merkt, doemen er ineens allemaal problemen op. Ik zou de Staatssecretaris toch onder druk willen zetten om het zo snel mogelijk te regelen. Ik ga ervan uit dat de VVD dat van harte zal steunen.
Afrondend ...

De **voorzitter**: Nou, niet te snel, mijnheer Van Helvert. Er kan altijd een vervolgvraag zijn. En kijk eens: die is er.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De VVD steunt natuurlijk dat het vervoer op de hsl beter moet worden, maar ik heb nog een vraag ter verduidelijking: wil de heer Van Helvert zeggen dat de NS zijn prestatie-indicatoren op de hsl moet halen? Staat dat in die motie? Moet dat binnen een maand worden uitgevoerd?

De heer **Van Helvert** (CDA): De Nederlandse Spoorwegen zelf schrijven dat de reiziger de nieuwe maatregelen voor de zomer zal merken. Dat vinden wij lang duren. Mijn vraag was: mogen wij de Staatssecretaris de uitdaging meegeven om het binnen een maand te regelen? Daar willen we de Staatssecretaris eventueel in sterken door het met een motie te bekrachtigen.

De **voorzitter**: Dank u wel. De heer ...

De heer **Van Helvert** (CDA): Nog eventjes over de methodiek. Laten we de Nederlandse Spoorwegen in hun eigen belang en dus ook dat van de reiziger ...

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog, kortom.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ja, daar was ik mee begonnen.

De **voorzitter**: Nee, heel goed, dan weet iedereen dat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik zou naar de volgende punten willen kijken. De Nederlandse Spoorwegen halen via eigen klantenenquêtes op hoe goed ze het doen. Ze kunnen dus zelf bepalen wanneer en waar ze enquêteren. Op die manier is de uitkomst natuurlijk anders. Het werken met gemiddelden, zoals ik zonet zei, leidt ertoe dat juist de slechte lijnen, waaraan we iets willen doen, maar ook de goede, waarvan we willen leren, niet duidelijk naar voren komen. En de uitgevallen ritten tellen niet mee. Dat is dus dat proefwerk waarvoor iemand een 1 haalt, het slechtste cijfer, en dat daarom niet wordt meegeteld voor het rapportcijfer. Dat kan niet. Als we de vierde bullet op pagina 28 van Anderssons audit op de prestatie-indicatoren goed begrijpen, zijn de Nederlandse Spoorwegen bovendien in staat om zelf te bepalen welke wegingsfactor zij aan de prestaties toekennen bij de berekening van de gemiddelde score. Klopt dat? Heb ik dat goed gelezen? Uitvallende ritten zijn een belangrijk bewijs

voor onderprestatie en dienen daarom gewoon te worden meegenomen in het resultaat, in plaats van buiten beschouwing gelaten te worden. Ik vraag de Staatssecretaris om een reactie daarop, want dat lijkt mij van groot belang.

De **voorzitter**: Ik maak u erop attent dat uw spreektijd voorbij is, gewaardeerde heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wilt u mij nog één minuut geven? Ik wilde nog iets over de sociale veiligheid zeggen.

De **voorzitter**: Dan doe ik geen recht aan de overige sprekers.

De heer **Van Helvert** (CDA): Eén vraag? Mag ik hier één vraag over stellen? Is de 10 miljoen voor sociale veiligheid alleen bedoeld voor de treinen van de Nederlandse Spoorwegen of is die voor mishandeling van ov-personeel in het algemeen?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Smaling, die spreekt namens de SP, de Socialistische Partij, voor zijn bijdrage.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik ben een beetje ziek, maar ik had me zo verheugd op deze Staatssecretaris dat ik toch maar ben gekomen.

De **voorzitter**: U bent een ontzettend lieve man. Maar we zijn wel benieuwd naar uw bijdrage.

De heer **Smaling** (SP): Ik begin met de Staatssecretaris te vragen of dit spoordossier een saai dossier is. Dat is een beetje een retorische vraag, want er worden dingen opgelost, maar een week later ligt de volgende kwestie in de brievenbus van de Staatssecretaris . Is er nou een manier om alles in één keer op te lossen? Dat is mijn overkoepelende vraag voor dit debat. Ik ga nu door naar de verschillende onderdelen.
Het is een compliment waard dat het materieeltekort dat in 2016 dreigde, toch enigszins het hoofd is geboden. Er is een spoedbestelling voor nieuwe sprinters gedaan en sommige treinstellen rijden wat langer door. Ik zou ook het NS-personeel dat niet meer in de spits reist, daarvoor een compliment willen maken. Er zijn nog wat andere zaken, zoals de inzet van comfortabele bussen, onder andere tussen Den Bosch en Utrecht en tussen Alkmaar en Amsterdam, als alternatief voor drukke treinen. Andere bedrijven, zoals FlixBus, bieden ook goedkoop busvervoer aan als alternatief voor de trein. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegenaan? Is het wenselijk dat deze maatschappijen, die op zich geen ov-concessie hebben, hier wel busvervoer kunnen aanbieden?
Er komt ook een betere reisplanner, met informatie over de lengte van de trein enzovoorts. Het is ons echter nog niet duidelijk of het nu ook mogelijk is om in deze planner te zien hoe vol een trein is en in welk gedeelte er nog plek is. Die planner werkt nu nog erg slecht. Wat zijn de plannen daarmee?
Over het onderhoud op het spoor schrijft NS in het vervoerplan dat er in 2016 omvangrijke werkzaamheden aan de infrastructuur zullen plaatsvinden. Dat zal zorgen voor de nodige hinder, die voor een deel ook overdag zal plaatsvinden. Dat zien wij liever niet. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of dat voorkomen kan worden. Ik denk dat veel mensen die in het weekend willen treinen al voor de zekerheid op de planner kijken of ze niet een stukje met de bus moeten. Als dan de uren overdag daarbij komen, staan de reizigers zeker niet meer op plaats 1, 2 of 3, maar ergens op 69; ik noem maar een getal.
Verder krijg ik graag een update over ProRail. De financiële verbeteropgave waaraan ProRail moet voldoen, werkt nog steeds met het

SAP-boekhoudsysteem. Is er nieuw gekwalificeerd personeel aangenomen bij ProRail? Ook de motie die ik enige tijd geleden heb ingediend, vraagt naar de stand van het onderhoud van het spoor, waar ProRail slecht zicht op zou hebben. Die moet er wel komen. Hoever is het daarmee?
Over fietsparkeren stond vandaag een stuk in de Metro. Er is in 2020 een tekort van 50.000 fietsparkeerplaatsen. Dat willen we niet hebben. Collega's hebben daar ook al wat over gezegd. Ik sluit me kortheidshalve bij hun cris du coeur aan. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Het is toch doodzonde als dat straks een onoverkomelijk probleem gaat worden? Mevrouw Van Veldhoven is ook actief geweest op dit dossier, met een initiatiefnota. We moeten er echt wat aan doen. Is de Staatssecretaris bereid om de Fietsersbond hierover ook aan tafel uit te nodigen? Want als er één belangenbehartiger is die hierover goed advies kan geven, dan is het de Fietsersbond.
Ik heb een korte vraag over het vierde spoorpakket. Gelukkig is het opknippen van het spoor van tafel, maar betekent dat ook dat het spoorvervoer onderhands gegund kan blijven, mits het aan strikte voorwaarden voldoet? Zou de wijze waarop we op dit moment het hoofdrailnet hebben gegund aan de NS, nog passen binnen het vierde spoorpakket?
Zo niet, wat moet er dan gebeuren?
Het is fijn dat de Staatssecretaris 10 miljoen heeft uitgetrokken voor sociale veiligheid. Andere vervoerders willen ook graag aanspraak maken op dat bedrag. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? En hoe vertaalt zo'n bedrag zich op de wat langere termijn in de kosten voor de reiziger? Is het echt een extra potje van de Staatssecretaris , of vinden we dit na verloop van tijd terug in de prijs van het kaartje? Hetzelfde geldt voor de extra schoonmakers, waarvoor trouwens ook complimenten. Laat dat duidelijk zijn.
De treinen over het Hollandsch Diep moeten daar zeker niet in waaien. Dat is duidelijk. Ik vraag me alleen af of windschermen daarbij voldoende zijn. Mijn medewerker is een beetje een techneutje. Hij is er helemaal ingedoken en hij zegt dat het ook komt door de lompe TRAXX-locomotieven, die hun contact verliezen met het ERTMS. Dat zou het probleem zijn. Dan kun je windschermen bouwen wat je wilt, maar dan ben je nog niet van dat probleem af. Kan de Staatssecretaris dus ook deze technische vraag beantwoorden? Ik denk het wel.
Over het goederenvervoer in Oost-Nederland heeft mevrouw De Boer iets gezegd. Ik sluit me daar gemakshalve bij aan.
Ik krijg graag een, liefst korte, update over het vervoer van Eindhoven naar Duitsland. Ik weet dat er een werkgroep aan de gang is en dat we pas in april wat kunnen verwachten, maar als de Staatssecretaris daar nog een update van heeft, zou mij dat zeer welkom zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Allereerst welkom aan de heer Bruins van de ChristenUnie. Het feit dat hij zijn halve spreektijd heeft gebruikt om onze partijboodschap uit te dragen, maakt dat ik voldoende tijd heb om mijn bijdrage te kunnen afronden. Ik wil zeven onderwerpen behandelen en er zit weinig lijn in, dus laten we maar gewoon beginnen. Op dit moment wordt er € 1.150 per fietsplek uitgegeven. Ik heb het op de achterkant van een bierviltje uitgerekend, dus ik kan er net naast zitten. De collega's hebben al de analyse gegeven dat er te weinig plekken zijn in de komende tijd. Daar zat ik over na te denken: € 1.150 per plek, is dat niet veel? Zouden we dus niet kunnen kijken naar innovatieve oplossingen, bijvoorbeeld door een prijsvraag uit te schrijven, of naar goedkopere manieren om die plekken toch te realiseren? Daarnaast betalen ProRail, de NS en de gemeenten dit, maar zouden ook niet de stadsregio's en de provincies iets kunnen bijdragen? Die hebben immers ook een taak in het openbaar vervoer. Dan verbreden we de scope weer wat. Misschien kan

dat ook extra geld opleveren. Ik vind dat goede tips, waarop ik graag een reactie van de Staatssecretaris krijg. Want het tekort aan plekken is nijpend in de komende jaren.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik ben heel blij dat ik de heer Hoogland wat tijd heb bespaard, maar hij begint meteen met een heel klein dingetje; een kleine verschuiving van klein geld. Ik heb hem echter een hoop tijd bespaard omdat zijn politiek leider heeft gezegd: we gaan een revolutie ontketenen en als het een miljardje meer moet kosten, is dat ook niet zo vreselijk erg. Staat de PvdA nog steeds achter die uitspraak van zeven jaar geleden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Correctie: op dat moment was hij niet de politiek leider, maar een enthousiast Kamerlid. De revolutie ontketenen, daar zijn wij altijd voor, dus wat dat betreft kan de heer Bruins op alle steun rekenen. Maar nu even alle gekheid op een stokje. PHS is een langlopend project, dat wat ons betreft nog steeds prioriteit heeft. We hebben ook ERTMS, dat ook belangrijk is en waarvan de commissie-Kuiken heeft gezegd dat het moet worden uitgerold. Daarbij is een pas op de plaats nu wel op zijn plek. Dat is een manier om het toch te kunnen realiseren. Voor PHS is dat voor mij voor een deel nog een vraagteken, moet ik eerlijk zeggen. Er zit een behoorlijk gat in de begroting. Het zou een beetje onverantwoord zijn als ik nu zou zeggen: plus dat maar op. Dan is namelijk de volgende vraag: wat gaan we dan niet doen? Ik kan wel een aantal wegenprojecten verzinnen, maar dat ziet de coalitiepartner niet zitten. Van mij mag er dus wel wat meer geld naar het openbaar vervoer. Gaat dat ook gebeuren? Ik denk het komende jaar niet. Dat is mijn inschatting.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Dan kom ik toch terug op het onderwerp fietsen. Daarvan zegt u dat het relatief goedkoop kan, maar daarbij zit het kostenprobleem niet in het plaatsen van een fietsenrekje. Er moeten hele fietsenkelders worden gebouwd. Om dat probleem op te lossen, is serieus geld nodig. Waar gaat u dat dan vandaan halen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nu ben ik enigszins verbaasd. Er heeft maar één iemand gezegd dat er extra geld heen moet en dat was u zelf. Ik heb niet gezegd: zoek naar extra geld. Ik heb juist gezegd: ga bekijken of het goedkoper kan, want dan kun je meer plekken realiseren. Dat deed ik in de wetenschap dat dit veel geld kost en het niet zomaar op te lossen is. Ik vind het wel aardig om richting de begroting weer eens te bekijken of we nog wat geld kunnen vrijspelen om dit te realiseren. En vooral: zijn er andere partijen die iets kunnen doen, die nu nog niks gedaan hebben? Kan de NS meer doen? Daarover heeft de Kamer een motie aangenomen. Ik denk dat dat de opties zijn die we moeten verkennen, maar ik heb niet gezegd dat er extra geld heen moet.

De **voorzitter**: U hebt de mogelijkheid voor een tweede interruptie, mijnheer Bruins. Daar mag u nu gebruik van maken.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik had al een tweede interruptie, maar ik voel me toch ...

De **voorzitter**: Een tweetal interrupties.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik voelde me toch weer aangesproken. De PvdA goochelt een beetje met getallen. Als we meer fietsen willen stallen, zal ook dat flink wat geld kosten. Het geld voor fietsparkeren is nagenoeg op. Dat hebben we gezien in de brief van de Minister. Het geld dat er nog is voor spoor, gaat eigenlijk bijna in zijn geheel naar onderhoud en niet

naar nieuwe infrastructuur. De enige plek waar nog geld is, heeft mevrouw Van Tongeren genoemd. Dat is toch die 8 miljard aan asfalt. Is de PvdA bereid om daar toch nog een keer naar te kijken, om het budgetneutraal te kunnen doen binnen het Infrastructuurfonds?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee, want een aantal dingen die de heer Bruins zegt, kloppen niet. Er gaat zeker wel geld naar investeringen in infra, ook op het spoor. Er zijn allerlei nieuwe stations gebouwd et cetera. Dat gaat niet om een beetje geld; dat gaat om evenveel geld als wat er in de auto wordt geïnvesteerd. Dat is namelijk fiftyfifty. Dit jaar zit er toevallig wat meer geld in het spoor. Misschien is dat volgend jaar weer andersom. Het ligt allebei rond de 2,4 miljard. Daarnaast zijn er juist op het onderhoud onderbestedingen. Volgens mij is het daarom dus zaak om het geld uit te geven. Het is dus niet zo simpel als de heer Bruins het voorstelt als het gaat om de richting. Ik wil ook niet te flauw en technisch doen. De PvdA is voorstander van goed openbaar vervoer. In ons verkiezingsprogramma staat ook dat daar extra geld heen moet. Maar als ik nu zeg «dat moet nu gerealiseerd worden», ben ik geen knip voor de neus waard.

De **voorzitter**: De heer Bruins, tot slot.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik hoor de PvdA met dubbele tong spreken. Als je dit goed wilt oplossen, zal er toch een verschuiving moeten plaatsvinden van auto naar trein. Ik zie geen andere oplossing.

De **voorzitter**: Mijnheer Hoogland, wilt u nog reageren? Ik hoorde geen vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik deel de analyse.
Mijn volgende punt is de Intercity direct. Daarbij gaat het om de betrouwbaarheid versus de frequentie. Wij zeiden altijd: werk nu eerst aan de betrouwbaarheid en doe daarna pas de frequentie omhoog. Dat zeiden we ook eind vorig jaar. Ik heb graag achteraf gelijk, maar in dit geval had ik liever ongelijk gehad. Want wat bleek: de frequentie ging omhoog, de betrouwbaarheid werd niet beter en cijfers klopten ook nog eens niet. Krijgt de NS daarvoor nog een boete achteraf?
De Moerdijkbrug is eerder genoemd. Is dat probleem op te lossen? Ik durf mij niet aan de techniek te wagen. Dat laat ik over aan de medewerker van de heer Smaling.
Ik ga nu in op het PHS. Kan de Staatssecretaris iets vertellen over de situatie in Schiedam? Hoe staat het met het onderzoek daarnaar? Dat volgen wij met belangstelling. En in hoeverre is er zicht op een oplossing voor de problemen? Wordt de omvang van de problematiek in kaart gebracht? Vervolgens kan bekeken worden hoe de gaten gedicht kunnen worden.
Ik kom op de volle treinen. Wij vinden eigenlijk dat er compensatie nodig is als je niet meekunt met de trein. Je zult maar op het perron staan en niet meekunnen. Daar hebben wij vragen over gesteld. Het antwoord van de Staatssecretaris snappen we, want het is niet zo makkelijk. Het is praktisch lastig uitvoerbaar, maar er zou toch iets verzonnen moeten worden. Als je een kaartje koopt, heb je reisrecht. Nou accepteren wij in de Kamer met z'n allen dat dit reisrecht ook kan betekenen dat je moet staan. Vaak is dat ook zo. Wij hebben nooit gemakkelijk gezegd «dat kan niet», want helaas is het zo: in de spits moet je staan. Maar als je dan vervolgens niet meekunt, dan wordt het wel heel bont. Kan de Staatssecretaris dus bekijken of daar iets aan te doen is? Ik weet dat de NS bussen inzet en dat er gekeken wordt naar de ontheffing voor de spitsstrook. In hoeverre komen andere busdiensten die mensen vervoeren, ook in aanmerking voor zo'n ontheffing? Ik kan me voorstellen dat je die

ontheffing wilt hebben als je zelf commerciële busdiensten rijdt. Kortom: waar ligt de grens om het wel of niet te doen?
Mijn volgende punt is Zeeland. Mijn motie daarover was ontijdig – ik deed een Van Helvertje – maar de motie-inhoud is goed. Zo ken ik de heer Van Helvert ook. Hoe staat het met het overleg over dit onderwerp? Kan de Staatssecretaris aangeven of er zicht is op een oplossing voor de Zeeuwse situatie?
Mijn zesde punt is het vierde spoorpakket. Gaat het lukken om dat in de eerste helft van 2016 af te ronden? Wij zijn erg blij dat er geen marktwerking op het Nederlandse spoor hoeft te komen, maar dat moeten we dan ook wel verzekeren tijdens ons voorzitterschap.
Over het beheerplan van ProRail heb ik een wat flauwe vraag. Ik heb dat gelezen. Er staan heel veel dingen in. Mevrouw De Boer gaf al een citaat dat enigszins onnavolgbaar was. Wat zou er misgaan als er geen beheerplan van ProRail was? Ik zag dat er heel veel doelstellingen van vorig jaar zijn opgenomen. Dat is goed, maar het wordt een beetje een formeel, ritueel dansje. Ik vraag dit om een beetje te prikkelen en uit te dagen. Zouden we niet toe moeten naar een plan waarin wordt opgeschreven wat er in het volgende jaar anders gaat? Dat er dingen doorlopen zoals ze nu lopen, vind ik goed en ik wil niets ten nadele zeggen van de mensen die zo'n plan schrijven, maar anders wordt het net zoiets als soms het jaarverslag van het ministerie: heel veel copy-paste, waarbij je je afvraagt wat je er aan relevante en betekenisvolle informatie uit moet halen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een slechts een opmerking voor het verslag: ik citeerde uit het vervoerplan van de NS.

De **voorzitter**: Dat wordt ongetwijfeld genoteerd door onze gewaardeerde stenograaf.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ter aanvulling: voor beide plannen geldt natuurlijk de vraag hoe je betekenis aan zo'n plan geeft.

De **voorzitter**: Ook dat wordt genoteerd.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. De afgelopen tijd hebben we een aantal keren gesproken over zaken betreffende het spoor. Nu staan er weer wat andere punten op de agenda, maar voordat ik daaraan toekom, heb ik een andere vraag. Tijdens het VAO openbaar vervoer heb ik de Staatssecretaris namelijk gevraagd naar het treinongeluk in Duitsland. Het lijkt erop dat het veiligheidssysteem daar met één druk op de knop is uitgezet door een verkeersleider, die een vertraging wilde goedmaken. Ik heb de Staatssecretaris toen gevraagd of zij wilde uitzoeken of dit ook in Nederland zou kunnen gebeuren. Ze heeft mij toen toegezegd dat ze dat wilde uitzoeken. Ik ben benieuwd of dat antwoord er al is, en anders op welke termijn we dat antwoord kunnen verwachten.
Ik vind dat veiligheid veel aandacht verdient. Dat geldt ook voor de veiligheid van het spoorpersoneel, dus voor de veiligheid in de trein. In maart vorig jaar hebben het Rijk, de NS, ProRail en de vakbonden afspraken gemaakt over maatregelen om de veiligheid te vergroten. Afgelopen 4 februari werd helaas een conducteur in een trein neergestoken. Direct daarna voerden de NS en de vakbonden spoedoverleg over de veiligheid in treinen. De NS gaat nu 200 extra medewerkers werven om de veiligheid te vergroten. Ik zou zeggen: hoera! Ik ben dus blij met deze maatregel, maar ik ben wel enigszins terughoudend, want moet er eerst een incident plaatsvinden voordat de goede maatregelen worden genomen? Er zijn toch al scherpe maatregelen genomen na de afspraken in maart? Als je op die manier na een incident weer aanvullende maatregelen neemt, lijkt het alsof je een beetje achter de feiten aanloopt. Ik pleit

dus voor duidelijke, scherpe en breedgedragen afspraken aan de voorkant. De Staatssecretaris stelt daar nu extra geld voor beschikbaar; hoera! Mijn vraag is echter of die middelen ook op het regiospoor benut kunnen worden.
Het volgende punt is het fietsparkeren, waarover ook anderen hebben gesproken. Ik ben blij dat het actieplan een groot succes is. De regeling dat het Rijk 50% meefinanciert, blijkt een stimulans te zijn voor deeloverheden om toch te investeren. Er zijn dus extra fietsparkeerplaatsen te realiseren en ook al gerealiseerd, maar we komen er nog steeds tekort. Ik pleit dus voor een stukje vernieuwing. Daar sprak de heer Hoogland ook al over. Je zou kunnen bekijken of anderen willen meebetalen. Je zou ook kunnen kijken naar andere methodes. De grond ingaan is misschien duur. Wellicht kun je ook op andere manieren die parkeerplaatsen realiseren. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Het zou zonde zijn als dit uiteindelijk niet gerealiseerd wordt. Als iedereen wil meewerken, moeten we ook zorgen voor de middelen om dat mogelijk te maken.
Er zijn in 2015 maar liefst 236 hsl-treinen vertraagd of uitgevallen doordat het te hard waaide op de Moerdijkbrug, naast alle andere problemen. Waarom is dit aantal zo hoog? Was er simpelweg veel wind in het afgelopen jaar of ligt het aan de vorm van de trein? Kortom: kan de Staatssecretaris ons daarover technisch wat bijlichten? Hoe kan dit opgelost worden?
Ik ben benieuwd naar het onderzoek van de Auditdienst Rijk (ADR) naar de verantwoording van de voorschotten die de gemeente Delft heeft ontvangen voor de grondverwervingskosten ten behoeve van het tunneltracé. Ik realiseer me dat het nog vroeg is, maar kan de Staatssecretaris al iets vertellen over de aanleiding van dit onderzoek? Waarom wordt dit nu gestart? Kortom: wat is daarover al bekend?
Tot slot wil ik stilstaan bij de gedachte om ambtenaren buiten de spits te laten reizen. Ik snap dat er gezocht wordt naar manieren om de drukte in de spits te verminderen, maar ik denk niet dat de oplossing is om ambtenaren pas aan het eind van de ochtend te laten beginnen. Het is niet echt goed voor het imago van die ambtenaren; het kan stigmatiserend werken. Daarnaast kan ik me voorstellen dat het erg onhandig werken is en dat dit de contacten tussen de verschillende ambtenaren en de rest van werkend Nederland niet ten goede zal komen. Kortom: naar mijn idee is dit geen oplossing. Ik zeg erbij dat dit ook niet de oplossing van de Staatssecretaris is, maar ik denk toch dat het anders moet. Wellicht zou het prijsmechanisme kunnen werken, want je kunt je voorstellen dat vraag en aanbod een prijs bepalen. Wellicht is een tijdgebonden tarief de oplossing. Je betaalt dan in de spits meer of buiten de spits minder; het is maar net hoe je het noemen wilt. Zo'n prijsmechanisme moet in ons ov-systeempje toch makkelijk in te voeren zijn? Wat is de reactie van de Staatssecretaris op dat idee? Tot zover; ik denk dat ik binnen de zes minuten ben gebleven.

De **voorzitter**: Wilt u het exact weten? Het was vier minuten en twaalf seconden. Helaas is dit niet het WK schaatsen, mijnheer Houwers. Dan had u er beter voor gestaan.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Met al die enorme problemen op het spoor zou je blij zijn dat mensen nog de auto kunnen nemen, want als 10% van de automobilisten voor het spoor zou kiezen, loopt het systeem helemaal vast. Ik zeg dit natuurlijk vooral tegen GroenLinks, dat iedereen maar in de trein wil proppen.
Vandaag bespreken we het Vervoerplan 2016 van de NS en het Beheerplan 2016 van ProRail als twee afzonderlijke plannen, maar het resultaat van beide maakt het product spoor. Daar zit meteen mijn probleem. Die twee bedrijven zijn op afstand gezet en gesplitst. De problemen van de een kun je optellen bij de problemen van de ander. Dat

is het resultaat dat de reiziger ervaart en dat is niet best. Hoe staat het met de visie die de Staatssecretaris aan het ontwikkelen is om het hele spoor te reorganiseren? Ik heb namelijk even op een rijtje gezet wat er alleen al vorig jaar aan de hand was. Dat is echt een enorme lijst aan problemen. Het zijn meer dan problemen an sich; we hebben echt een organisatorisch probleem op het spoor gecreëerd. Ook Minister Dijsselbloem heeft zich onlangs in dergelijke bewoordingen uitgelaten. Ik ben dus zeer benieuwd hoe het staat met de visie op het spoor van de Staatssecretaris . Zij kent de visie van de PVV: zorg ervoor dat de twee bedrijven weer samenkomen en niet meer met aparte plannen komen, maar met een gezamenlijk spoorplan voor het hoofdrailnet. Ik wacht op dit punt graag het antwoord van de Staatssecretaris af.
Ik ga verder met de veiligheid, een voor de PVV zeer belangrijk onderwerp. In oktober 2014 bespraken wij hier in de Kamer de concessie voor de NS, waarin de term «sociale veiligheid» eigenlijk nauwelijks voorkwam. Ik heb toen het pleidooi gehouden om daar een apart hoofdstuk aan te wijden. Dat kon niet op de steun van de Kamer rekenen; alleen de SP was het daarmee eens. Ik ben blij dat inmiddels, na alle incidenten op het spoor, de meeste partijen wel een punt van de sociale veiligheid willen maken. De PVV wil daarmee doorgaan. We willen dat dit in een hogere versnelling gebeurt. Er gebeurt wel wat; de 10 miljoen is natuurlijk goed. Wat ons betreft mag het echter nog wat ambitieuzer. In het vervoerplan lijkt de NS dit bijna met tegenzin te doen en de conducteurs moeten staken om hun veiligheid te vergroten. Dat zou toch niet zo moeten zijn? De NS zou toch voorop moeten lopen om het eigen personeel en ook de reiziger veilig te vervoeren? Ik zeg het nog maar eens: de PVV wil alle ov-poortjes dicht, wil op alle treinen – zeker in de avonduren – dubbele conducteurs en wil de spoorwegpolitie terug. We willen ook weten wat de pakkans is van mensen die zich misdragen in de trein. Zojuist is er weer een conducteur de bril van zijn hoofd geslagen. We willen ook weten welke straffen aan de daders worden uitgedeeld en we willen een landelijke databank voor ov-verboden.
Connexxion heeft als streekvervoerder inmiddels aangegeven dat er ook in het streekvervoer enorme problemen zijn met agressie in deze multiculturele samenleving. Ik heb de brief van Connexxion gelezen. Ik vond de daarin gestelde eisen zeer redelijk: haal de sociale veiligheid uit de concurrentiesfeer, maak de inzet van flexibele veiligheidsteams mogelijk en maak het extern inhuren van bijzondere opsporingsambtenaren mogelijk. Dat zijn prima voorstellen. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover?
Over de prestatie-indicatoren zou ik de heer Van Helvert een vraag willen stellen, want hij is leraar geweest: wat zouden leerlingen doen als ze hun eigen rapportcijfer kunnen bepalen? Ik ben bang dat het antwoord is: hetzelfde als de NS doet, namelijk een te hoog cijfer aan zichzelf geven. We hebben inmiddels een excuusbrief van de heer Van Boxtel van de NS gekregen, waarin hij aangeeft dat de NS iets te rooskleurig naar de eigen prestatie heeft gekeken. Het is natuurlijk een schande dat de NS op deze manier met de cijfers omgaat. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Hoogland: wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Krijgt de NS nu alsnog, achteraf, boetes?
Bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dreigt een tekort van mogelijk maar liefst 320 miljoen. Bij het programma waarmee geluidshinder moet worden tegengegaan, dreigt een tekort van misschien wel 800 miljoen. Afspraken over het tegengaan van geluidshinder door treinen schijnen niet door te kunnen gaan. We moeten die hinder niet onderschatten, want de trein is een gigantische bron van overlast voor een heleboel mensen. Ik wijs bijvoorbeeld op een nieuw tracé, het Theemswegtracé bij Rozenburg, waar de trein nog dichter bij de bewoning zou moeten komen te liggen. Als nu al blijkt dat er tekorten zijn om geluidswerende maatregelen te nemen, kunnen we natuurlijk moeilijk tegen die

mensen zeggen dat ze maar op de goede afloop moeten vertrouwen. Kennelijk blijven heel veel mensen daar onnodig in de herrie zitten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vindt de heer Madlener dat er geld bij zou moeten om die geluidswerende maatregelen te nemen?

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dat de afspraken nagekomen moeten worden. Als de overheid belooft een bepaald geluidsniveau te realiseren, moet dat in beginsel ook worden gedaan. Daarom is mijn vraag waarom dat niet gebeurt. Hoe kan het dat er een tekort van maar liefst 800 miljoen dreigt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als dat geldt voor de trein, geldt dat natuurlijk ook voor de weg. Als er afspraken zijn gemaakt om ergens niet harder dan 100 km/u te rijden en het wordt toch 130 km/u, geldt daarvoor voor de PVV dan ook: afspraak is afspraak?

De heer **Madlener** (PVV): In beginsel wel. Als er afspraken zijn, moet je je daaraan houden. Soms is het dan nodig om extra geluidswerende maatregelen te nemen. Daar zouden we dan ook geld voor moeten hebben. Dat is er gelukkig ook vaak, maar ik zie dat er hier een tekort van maar liefst 800 miljoen dreigt. Daar wil ik opheldering over hebben.

De **voorzitter**: U had een vraag gesteld aan de heer Van Helvert. Het is niet gebruikelijk dat de heer Van Helvert reageert, maar hij werd wel aangesproken op zijn vorige carrière als docent.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat deed u zelf ook, voorzitter, toen u zei benieuwd te zijn hoe leerlingen dit hebben ervaren. Er zit altijd een groot aantal leerlingen in mijn campagneteam. Als u dus een dag mee op campagne gaat, leert u er een aantal kennen en kunt u het hun vragen. U kunt dan weleens positief verrast worden over hoe eerlijk leerlingen hun eigen cijfers invullen. Zij zijn daarbij opmerkelijk eerlijk. Natuurlijk zitten er altijd een paar bij die denken: hé, die kans grijp ik. De Nederlandse Spoorwegen laten juist de punten waarop ze het allerslechtst scoren, namelijk de treinen die uitvallen, niet meetellen. Als ik zou merken dat een enkele leerling dat doet, zou ik zeggen: dat tellen we toch mee op het rapport om de leerling – lees: de Nederlandse Spoorwegen – te stimuleren om het beter te doen.

De heer **Madlener** (PVV): Daar ben ik het natuurlijk van harte mee eens, zeker in het geval van de NS, want dit kan natuurlijk niet. De excuusbrief van Van Boxtel is één, maar ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris hiermee wil omgaan.

De **voorzitter**: U hebt nog een minuut spreektijd.

De heer **Madlener** (PVV): Er is een capaciteitstekort bij de NS. Al 50 jaar rijdt de zogenoemde Apekop, de Mat '64, rond. De NS is zo dom geweest om zijn oude schoenen weg te gooien voordat er nieuwe zijn. Daardoor ontstaat een gigantisch probleem. Inmiddels heeft de NS besloten om een maand langer door te rijden. Het is dus niet 50 jaar, maar 50 jaar en 1 maand, maar waarom niet 50 jaar en 6 maanden? Het probleem is dan namelijk opgelost. Tot nu toe heeft niemand mij kunnen uitleggen waarom dat niet kan. Waarom kan het wel een maand, maar niet vijf of zes maanden? Ik krijg daarop graag een reactie van de Staatssecretaris .
Het plannetje van D66 is om ambtenaren dan maar later te laten beginnen. Ik heb even rondgevraagd hier in het gebouw. Aanvankelijk reageerden de ambtenaren erg positief, maar toen ik zei dat ze dan ook een uur later naar huis mochten, waren ze ineens niet meer zo enthou-

siast. Ik vraag mij dus af wat dit gaat oplossen. Zo moeten we het probleem natuurlijk niet te lijf gaan, ook al staat er nu een D66'er aan het roer van de NS.

De **voorzitter**: U bent over uw spreektijd heen. Kunt u nog een laatste vraag stellen?

De heer **Madlener** (PVV): Na de blaadjes en de sneeuw hebben we nu ook de windgevoelige treinen. Hoe kan dat in godsnaam gebeuren? Ligt dat aan het ontwerp van de brug? Wat is er aan de hand waardoor nu de hsl en de Intercity direct niet meer rijden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Laat ik met het goede nieuws beginnen. Ik bedank de Staatssecretaris voor het feit dat zij er met de NS in is geslaagd om extra geld te vinden voor de veiligheid van het personeel. Dat is goed nieuws voor de NS-medewerkers, maar ook voor de reizigers. Complimenten dus daarvoor. Haar voorganger maakte eerder ook al afspraken met de regionale vervoerders. Ik ben benieuwd wanneer we de uitwerking van die plannen krijgen. Of je nou een trein of een bus bestuurt, je moet als werknemer gewoon een veilige werkplek hebben. Een van de punten waarnaar we misschien eens moeten kijken, is dat je in de nachtbus in bijvoorbeeld Amsterdam – ik heb het afgelopen zaterdag nog meegemaakt – niet met je OV-chipkaart kunt betalen, maar cash moet afrekenen. Van dat soort dingen moeten we echt af. Ik geef dat aan de Staatssecretaris mee.
Ik heb nog een heel aantal andere punten: volle treinen, fietsparkeren, sjoemelstoelen en de tekorten. Over de volle treinen is door de collega's al gezegd dat 2016 een zwaar jaar wordt voor de reizigers. Er zijn grootschalige werkzaamheden en een tekort aan materieel. Een medewerker van ons zei laatst: ik stond in de trein in een innige omhelzing met iemand die niet mijn vriendin was. De vraag of dat een voordeel is, hangt misschien af van je vriendin, maar laten we zeggen dat het een onorthodoxe situatie is. Die vraagt ook om onorthodoxe maatregelen. Allerlei partijen denken daarover na: de hogescholen wordt gevraagd om later te beginnen en de NS zet bussen in voor de eigen medewerkers. Is de Staatssecretaris zelf ook bereid om na te denken over onorthodoxe maatregelen? Kijk bijvoorbeeld of de ambtenaren eerder of later kunnen beginnen, een dagje extra thuis kunnen werken of ook gebruik kunnen maken van busdiensten. Het is een onorthodox jaar. Ik ben heel benieuwd of de oude treinen zes maanden langer kunnen rijden, maar laten we ook hiernaar kijken. De Kamer werkt ook van 10.00 uur tot 23.00 uur. Er is dus veel meer mogelijk. Misschien past het juist wel heel goed in het schema thuis.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik hoor mevrouw Van Veldhoven spreken over «onorthodoxe maatregelen». Zo heel onorthodox hoeven ze helemaal niet te zijn. Je kunt bijvoorbeeld een prijsmechanisme laten werken. Wil mevrouw Van Veldhoven reageren op de gedachte om een prijsverschil te laten bestaan tussen reizen in de spits en reizen buiten de spits?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij is er al een dergelijke prikkel, want er zijn dalurenkaarten en dergelijke. Je wilt het echter ook niet van de hoogte van het salaris laten afhangen of men wel of niet in de spits kan reizen. Prijsprikkels hebben zeker hun nut, tot op zekere hoogte. We hebben daar al eerder debatten over gehad, ook in de Kamer, maar dit is natuurlijk een bijzondere situatie met een tekort aan materieel, gecombineerd met veel werkzaamheden. Dat maakt dat dit een bijzonder jaar is. Ik vind dat we met elkaar creatief moeten nadenken over hoe we daaruit kunnen komen op een voor iedereen goede manier.

De heer **Houwers** (Houwers): Soms zijn een bijzonder jaar en een bijzonder probleem ook aanleiding voor een bijzondere oplossing. Daar kun je wellicht ook op langere termijn je voordeel mee doen. Dat heeft niets met inkomen of iets dergelijks te maken. Mensen kunnen gewoon keuzes maken, zoals dat nu al met daluren kan. Daar zou je dezelfde redenering op kunnen loslaten. Waarom trekt mevrouw Van Veldhoven die redenering niet gewoon door en waarom zegt ze niet: laten we daar eens over nadenken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij zei ik zojuist tegen de heer Houwers dat we daar al eens over hebben nagedacht in deze Kamer; hij was toen nog geen woordvoerder spoor. Toen heeft D66 ook gezegd voorstander van differentiatie te zijn. We hebben echter ook geconstateerd dat in een aantal rapporten stond dat er grenzen zitten aan de wenselijke effecten van een bepaalde mate van differentiatie. Je kunt het heel duur maken en daarmee mensen uit de spits halen, maar je wilt niet dat alleen mensen met een hoog salaris nog in de spits kunnen reizen. Dan krijg je eersteklasreistijden en tweedeklasreistijden en dat wil je natuurlijk niet bereiken. Er is dus wel een soort middenweg van wat wenselijke en onwenselijke effecten zijn, maar in principe kunnen ook prijsprikkels natuurlijk werken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind het voorstel van mevrouw Van Veldhoven kansrijk. Is zij misschien geïnspireerd door het project rond de A10, waarbij iets soortgelijks is opgetuigd voor automobilisten? Daarbij hadden niet alleen ambtenaren maar iedereen die in de spits op die weg was, de mogelijkheid om te bekijken of ze misschien konden reizen met een e-bike of konden flexwerken. Dat was een kwestie van zowel prijsprikkels als gewoon praktische organisatie, bijvoorbeeld hoe je een maand lang een e-bike ergens kunt leasen. Zou mevrouw Van Veldhoven ook zo'n bredere aanpak steunen? We maken er dan een project van om, net zoals met filemijden, het spitsmijden actief te ondersteunen voor ambtenaren, maar ook voor niet-ambtenaren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kende dit voorbeeld niet. Het was dus niet de inspiratie voor dit voorstel, maar het beter benutten van onze infrastructuur heeft natuurlijk alles te maken met het spreiden van reizigers over een bredere spits. We denken daar met elkaar natuurlijk al langer over na. Misschien is dit ook wel een mooi jaar om een aantal pilots uit te voeren. Ik geef de suggesties van mevrouw Van Tongeren graag door aan de Staatssecretaris , met de vraag of zij daar in de breedte naar wil kijken. De Staatssecretaris kan misschien in haar beantwoording daar een brief over toezeggen, want het zijn nuttige suggesties.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het was precies mijn bedoeling om te bekijken of we op deze wijze het goede voorstel van D66 iets kunnen verbreden, met gebruikmaking van projecten die er voor wegvervoer geweest zijn. Ik ken toevallig het project rond de A10 omdat ik in Amsterdam woon. Ik meen dat dit project behoorlijk succesvol is geweest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dank voor de constructieve suggesties. Nu kom ik op het fietsparkeren. Bijna de helft van de treinreizigers komt met de fiets naar de trein. Dat is natuurlijk omdat de combinatie van de fiets en de trein ideaal is voor een snelle reis van deur tot deur. Er worden fietsenstallingen bijgebouwd en er zijn ook nog veel plannen, in Leiden, Helmond, Delft en Den Haag. De bodem van de pot en het einde van de betrokkenheid van het Rijk zijn echter in zicht, terwijl de vraag de pan uit rijst. Tot 2030 komen we 100.000 plekken tekort. Ik deel de analyse van de Partij van de Arbeid dat we echt goed moeten bekijken of we die plekken

goedkoper kunnen maken, want dan kunnen we met minder geld meer realiseren. Er is echter nog heel veel te doen. Deelt de Staatssecretaris met D66 de opvatting dat goede fietsenstallingen bij stations essentieel zijn? Is zij bereid om de betrokkenheid van het Rijk dus voorlopig nog te handhaven? Als je ziet dat er tot 2030 nog zo veel nodig is, kun je toch niet zeggen dat het Rijk vanaf 2020 niet meer betrokken is?
Ik kom op de sjoemelstoelen. In 2013 en 2014 heeft de NS veel te hoge prestaties aan het ministerie gerapporteerd door te rekenen met niet-bestaande stoelen op de hogesnelheidslijn. Daardoor bleek de werkelijke kans op een zitplaats veel lager dan door de NS werd gemeld. De werkelijke prestatie van de NS was dus minder goed dan we dachten. Ik vind het heel positief dat de NS zelf met deze informatie naar buiten is gekomen en dat dit op basis van een interne controle naar buiten is gekomen. Het was echter wel nogal wat: het ging niet over 1 of 2 stoelen, maar over 87 stoelen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Boven de deur van elke treincoupé staat toch hoeveel stoelen erin zitten? Hoe kom je eerst tot de conclusie dat het er toch meer zijn, waarna je moet constateren dat het er toch 87 minder waren? Gek genoeg haal je met die 87 stoelen net de prestatienorm die er geleverd moet worden. Ik vind dit echt heel bijzonder. Ik neem aan dat de Staatssecretaris hier nog stappen gaat ondernemen; wellicht wordt er nog een boete opgelegd. Hoe gaan we dit handhaven?
Over de overige indicatoren sluit ik me kortheidshalve aan bij de aanbevelingen in het rapport van Andersson Elffers Felix. Neemt de Staatssecretaris die allemaal over? In het bijzonder gaat het natuurlijk om de weging van bepaalde kwaliteitsfactoren en het punt van de uitval van de treinen.
Vorige week berichtte de Staatssecretaris ons over het tekort op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dit tekort loopt op tot 320 miljoen euro; dat hoeft het niet helemaal te zijn, maar dat zou het kunnen zijn. Dat komt bovenop de tekorten op spooronderhoud, ontoereikende prijscompensatie, algemenekostensystematiek, tegenvallers bij de verbouwing van de grote stations, problemen met betonrot op het hogesnelheidsspoor en de lege pot voor fietsparkeermaatregelen bij de stations. Daarbovenop komen nog de andere tekorten in het Infrastructuurfonds, zoals de tekorten op onderhoud van de wegen en te weinig geld voor geluidswerende maatregelen. Al die tekorten bij elkaar zijn bijna hallucinant. Maakt de Staatssecretaris zich met D66 ernstige zorgen over de financiële toestand van het Infrastructuurfonds? Kunnen we voor de Voorjaarsnota een helder beeld krijgen van hoe groot de tekorten echt zijn? We moeten voor de Voorjaarsnota toch een beeld kunnen krijgen van de optelsom van al die potjes, met de vraagtekens en de bandbreedtes et cetera? Is de Staatssecretaris bereid om ons dat beeld te geven?
Ten slotte kom ik op de overige problemen met de hsl. Als het waait op de brug van het Hollands Diep, wordt ook de Thalys omgeleid. Die wordt dan vanaf Antwerpen gewoon van het hsl-spoor afgehaald. Je kachelt dan dus verder totdat je na het Hollands Diep op een gegeven moment weer op het hsl-spoor kunt. Ik heb het zelf meegemaakt. Dan is die hsl echt niet meer zo snel. Hoe kan dat? Zit het in de treinen of zit het in de brug? Hoe lossen we dit op en hoe zorgen we ervoor dat de reiziger naar Brussel echt een snelle verbinding krijgt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks vindt dat het openbaar vervoer in Nederland toegankelijk moet zijn voor iedereen. Wij denken niet, zoals de PVV, dat mensen die onvoldoende geld hebben voor een auto, geen rijbewijs hebben, te jong zijn of fysiek niet meer tot autorijden in staat zijn, gewoon maar thuis moeten blijven. Daarom vinden we dat er in heel Nederland een mooi, dekkend net van openbaar vervoer moet zijn. Wij strijden al jaren voor fatsoenlijke financiering. In onze plannen is dus geen sprake van «mensen in de trein proppen».

De **voorzitter**: Excuses dat ik u onderbreek, mevrouw Van Tongeren. U was bezig met uw inleiding, maar de heer Madlener heeft direct een vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Ik dacht «PVV» te horen uit de mond van mevrouw Van Tongeren, maar in verband met een onderwerp dat ik niet helemaal kon thuisbrengen.

De **voorzitter**: We gaan dat opgehelderd krijgen van mevrouw Van Tongeren zelf. Zij spreekt immers haar eigen woorden uit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De PVV uitte zojuist de beschuldiging dat GroenLinks «iedereen in de trein zou willen proppen» en de PVV is blij dat mensen met de auto kunnen. Wat ik zei, is dat niet iedereen met de auto kan. Er zijn mensen die daar niet voldoende geld voor hebben, mensen die geen rijbewijs hebben, mensen die te jong zijn om met een auto te mogen rijden en mensen die fysiek niet in staat zijn om met een auto te rijden. Ook voor die groepen vindt GroenLinks het van groot belang dat zij toegang hebben tot een goed, dekkend net van openbaar vervoer. In de tegenbegrotingen van GroenLinks over alle jaren is te zien dat wij daar geld voor uittrekken, zodat er geen sprake is van «mensen in treinen proppen». Daar begon ik dus mee.

De **voorzitter**: De heer Madlener had er dus wel gelijk in dat zijn politieke partij werd genoemd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat klopt.

De heer **Madlener** (PVV): De PVV wil de trein natuurlijk voor iedereen toegankelijk houden, maar ik heb D66 erop gewezen dat D66 altijd probeert om automobilisten de auto uit te jagen – hetzij met rekeningrijden, hetzij met andere belastingverhogingen – om de trein in te gaan, terwijl de trein overvol zit. Ik hoop dat GroenLinks beseft dat de trein niet de oplossing is voor alle problemen in Nederland en dat we gelukkig ook nog de auto hebben, waarmee maar liefst acht keer zo veel reizigerskilometers worden gemaakt. GroenLinks heft ook enorme belastingen op de auto. Ik heb dus nooit gezegd dat wij de trein willen afschaffen of zo. Integendeel: de trein moet betaalbaar blijven, maar gelukkig hebben we ook nog de auto als alternatief.

De **voorzitter**: U noemde gelukkig twee keer GroenLinks na in eerste instantie D66 genoemd te hebben. Voor de goede orde: alles was bedoeld voor mevrouw Van Tongeren van GroenLinks. Het zou anders vervelend zijn voor mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ga nu antwoorden. Als de heer Madlener nu oplet, hoort hij het in één keer en hoef ik het niet te herhalen.

De **voorzitter**: Ik zorg wel voor de orde.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ten eerste zit GroenLinks niet in de regering; wij heffen dus geen belasting. Ten tweede vinden wij inderdaad dat er een fatsoenlijke verdeling moet zijn. Wij zijn ook voor rekeningrijden, zodat je in de spits een betere verdeling krijgt en zodat de mensen die ervoor kiezen, goede toegang hebben tot de wegen. Wij promoten schoner, elektrisch autovervoer, maar daarnaast willen wij graag versnelde investeringen in het openbaar vervoer: in de trein, in de bus, in de kleine aanvullingen daarvoor. Wij zijn voor allerlei vormen van mobiliteitskaarten en ook voor de door de VVD genoemde deeltaxi's. Volgens mij kent de PVV het GroenLinks-verkiezingsprogramma. Zo niet,

dan drink ik graag een kop koffie met de heer Madlener om daar nog een keer doorheen te lopen. Hij stelde mij een vraag. Als hij het antwoord niet wil krijgen, moet hij geen vraag stellen.

De **voorzitter**: De heer Madlener wil dat wel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat dacht ik al. Wel biologische koffie!
Na 2017 wordt alles beter op het spoor, maar we moeten eerst door het rampjaar 2016, met misschien een uitloper in 2017, zien te komen. Eerst geven we echter onze complimenten: Staatssecretaris Dijksma toont daadkracht op het spoor. Er ligt zoals beloofd een plan voor het verzachten van de komende ellende voor treinreizigers, de NS werft extra mensen voor veiligheid in het openbaar vervoer en – dat is niet onbelangrijk; ik heb het niet gecheckt maar het is wel mijn gevoel – de Kamer wordt eerder eerlijk geïnformeerd over tegenvallers, zoals het mogelijke tekort van 320 miljoen bij het project voor meer treinen op het spoor. Dat betekent nog niet dat we een oplossing hebben, maar ik vind het een fijne werkwijze van de Staatssecretaris .
Er is al gezegd dat eerdere bezuinigingen zwaar drukken op de bedrijfsvoering van NS en ProRail. Het makkelijkste is dan om te kiezen voor het uitkleden van de dienstregeling en het vaker buiten dienst stellen op doordeweekse dagen. ProRail heeft gezegd dat er meer onderhoud is op normale weekdagen. Is dat omdat het veel duurder is om het 's nachts en in het weekend te doen? Bij de auto zie je zelden dat de hele A2 of A4 doordeweeks wordt afgesloten omdat het goedkoper is om die werkzaamheden overdag te doen. Volgens mij moet je daar ongelooflijk terughoudend in zijn. Ik hoor graag de mening van de Staatssecretaris hierover.
Het onderwerp van de Mat '64 sluit hierbij aan. In de brief van NS, op bladzijde 3, lezen we dat die treinen eruit moeten, onder andere omdat de komst van de sprinters geen vertraging mag oplopen. Of het klopt weet ik niet, maar ik heb van een spoorkenner gehoord dat dit vooral zo is omdat de onderhoudsmonteurs omgeschoold moeten worden voor de nieuwe treinen. Als je de monteurs doordeweeks omschoolt, wordt het te duur als je het onderhoud van deze treinen 's nachts of in het weekend laat doen, of omgekeerd: als je de omscholing op een zaterdag laat plaatsvinden, kost dat meer. Is dit dus ook puur een kostenkwestie of is het fysiek echt niet mogelijk? Mijn bron, de spoorkenner, zegt dat een aantal van die treinen echt nog het spoor op kunnen. Dat zou het leed voor de treinreiziger kunnen verzachten.
Ik vraag de Staatssecretaris om concreet aan te geven hoe de belofte wordt ingevuld dat ProRail de overlast buiten die periode tot een absoluut minimum beperkt. Hoe gaan we dat doen? Ik zei na de interruptie van de PVV al dat wij mobiliteit van deur tot deur enorm belangrijk vinden. Ik sluit mij dus aan bij alle opmerkingen en vragen over het fietsparkeren. Naar onze smaak – daar hebben wij ook een motie over gesteund en vragen over gesteld – moeten het Rijk, de NS en de gemeenten ervoor zorgen dat het fietsparkeren bij de stations fatsoenlijk geregeld wordt. Iedereen is er blij mee als er meer gefietst wordt. Meer clubs moeten daaraan meebetalen. De voorstellen van de PvdA om te kijken naar de vervoersregio en de provincie, vind ik heel goed.
De Intercity direct is al aan de orde geweest. Ik sluit mij gemakshalve aan bij de vragen daarover.
Ik heb nog een andere vraag, die ik met regelmaat per mail krijg. Voor bepaalde trajecten staat er braaf dat er vier keer per uur een verbinding is. Kan het ook zijn dat er wel vier treinen vertrekken, maar dat er twee binnen twee minuten vertrekken en dat er een halfuur later nog twee binnen twee minuten vertrekken? Op papier heb je dan natuurlijk vier keer per uur een verbinding, maar in de praktijk eigenlijk maar twee keer per uur. Ik weet dat dit op één traject voorkomt, namelijk Amsterdam–Den

Haag. Is dit een totale uitzondering of gebeurt dit ook op andere trajecten waar vier keer per uur een verbinding wordt aangeboden? Ik zou daar dan graag wat verandering in willen.
Ik heb een speciale brief gekregen over de aangenomen motie-Van Tongeren (28 165, nr. 208). Daar ben ik erg blij mee, maar ik heb daarover nog steeds eenzelfde soort vraag. Er wordt keurig uitgewerkt hoe de NS in een aanbestedingsprocedure informatie over faciliteiten op stations moet geven. De NS kan zeggen dat de andere vervoerder in de NS-gebouwen mag of dat elders iets kan worden gehuurd. Het was een probleem voor de NS om heel snel huurpanden vlakbij het station te krijgen om zo'n servicepunt voor de andere vervoerder in te richten. Is deze verdere verheldering en uitwerking ook naar tevredenheid van de NS of kan dit nog steeds niet in een heel kort tijdsbestek? Verder dank ik de Staatssecretaris zeer voor de heel snelle beantwoording van mijn vragen.
Er is gevraagd naar de geluidswerende maatregelen. Ik heb daar een specifieke vraag over. Er zijn plaatsen in Nederland waar specifiek afgesproken is dat er gevelisolatie in woningen vlakbij het spoor zou komen. Ik heb van bewoners begrepen dat, hoewel dit naar hun smaak toegezegd en afgesproken was en echt zou gaan gebeuren, dit nu veranderd is in weer andere maatregelen. Klopt het dat er op plekken gevelisolatie is afgesproken met omwonenden en dat dat veranderd is? Hoe zit dat? Zijn die bewoners nu echt voorzien van geluidswerende maatregelen, desnoods op hetzelfde niveau als de gevelisolatie?
Ik wil graag weten of ik nog één ding mag zeggen. Of ben ik door mijn tijd heen, voorzitter?

De **voorzitter**: Ik heb bijna geen stem meer. U hebt dus geluk en mag nog één ding zeggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het MIRT heeft een top vijf van files waaraan iets moet gebeuren. Ik ben met een top vijf van spoorfiles gekomen. De Staatssecretaris is met één daarvan – waarvoor dank – aan de slag gegaan: de Zaanlijn. Ik had mij voorgenomen om bij elk relevant spooroverleg te vragen hoe het met de andere vier zit. Het gaat om de brug bij Ravenstein, om Lelystad–Almere–Amsterdam, waar het iets slechter in plaats van beter lijkt te gaan, om Den Haag–Rotterdam, met de flessenhals Rijswijk–Schiedam en – dat traject staat met stip op de eerste plaats – om Utrecht–Arnhem–Zevenaar. Wat zijn de mogelijkheden van de Staatssecretaris om daar misschien quick wins te vinden?

De **voorzitter**: Ik heb geleerd dat u, als u «nog één ding» zegt, daar zeer uitgebreid op kunt ingaan. Ik zal daar de volgende keer alerter op zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Oké, ik zal proberen om mijn laatste punt de volgende keer wat korter te formuleren.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een uitstekende afspraak. Ik dank de woordvoerders voor hun bijdragen in de eerste termijn. De Staatssecretaris zal straks uitgebreid ingaan op alle vragen, maar we gaan eerst schorsen.

De vergadering wordt van 16.26 uur tot 16.46 uur geschorst.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik zal straks alle vragen beantwoorden in acht blokken, die ik straks zal aangeven. Voordat ik aan die blokken begin, lijkt het mij goed om in mijn tweede spoordebat met de Kamer in algemenere zin aan te geven hoe ik naar de zaken keek. Onder anderen de heer Madlener en de heer Smaling hebben mij daartoe verleid. Zeker als iemand die ziek is, toch komt opdagen, moet je daarop ingaan.

Na die algemene opmerkingen zal ik iets zeggen over het PHS, daarna over een andere prachtige afkorting, de hsl. Vervolgens komen de volle treinen aan snee, gevolgd door de sociale veiligheid, het fietsparkeren, ProRail, de dienstregeling, Beter en Meer en overige vragen, onder andere over het vierde spoorpakket.

Je mag wel zeggen dat er ontzettend veel aan de hand is op en rondom het spoor; dat heb ik ook zelf ervaren. Net als de heer Van Helvert stel ik voorop dat er heel veel goede dingen gebeuren. We hebben in Nederland een van de drukst bereden spoorwegen van heel Europa. Er wonen ontzettend veel mensen in ons land en die maken gelukkig ook gebruik van het spoor. Door de verschillende betrokken organisaties en hun medewerkers wordt met hart en ziel gewerkt aan het spoor. Daar worden elke dag opnieuw grote prestaties geleverd.

Er zijn echter ook zaken, grote zaken, die echt niet op orde zijn. Er zijn grote financiële tekorten op verschillende dossiers. Ja, dat heeft ook te maken met het feit dat er nu geen flexibiliteit meer zit in het infrafonds. Dat aspect is genoemd en daar is ook een motie over ingediend.

De heer Madlener heeft er volstrekt gelijk in dat het niet alleen om geld gaat. Er zijn ook problemen met betrekking tot de wijze waarop bijvoorbeeld NS en ProRail als organisaties functioneren, niet eens zozeer ten opzichte van elkaar of ten opzichte van andere organisaties, maar ook binnen de organisaties zelf. Daar zal ik straks nog iets over zeggen.

We hebben vandaag allemaal in het Algemeen Dagblad weer kunnen lezen dat we soms ook te maken hebben met technische tegenvallers. Dat zijn zaken die niet altijd te voorzien zijn.

Een ander thema is dat er een gevoel van onveiligheid is bij de mensen die in het openbaar vervoer werken; ook dat zeg ik de heer Madlener graag na. Ik vind persoonlijk dat we ten aanzien van dit onderwerp niet achterover mogen leunen, want dit mag ons niet gebeuren; we moeten hiertegen optreden.

Wat is nou mijn houding ten opzichte van wat er allemaal speelt? Het is van belang dat we de Kamer open en transparant informeren over de problemen die we tegenkomen. Mevrouw Van Tongeren zei daar voorzichtig iets over; ik ben blij dat dit zo gezien wordt. Tegen de heer Smaling zeg ik dat ik zou willen dat ik de problemen allemaal in één keer kon zien, maar dat is soms niet mogelijk. Je licht allerlei tegels op. Je kunt die niet allemaal tegelijk oplichten. Daar komt soms iets onder vandaan waarvan je niet had gedacht dat het zo zou zijn. Dat is geen kwestie van onwil of van het verbergen van problemen. Je komt gewoon iets tegen en daar moet je dan iets mee.

Een tweede belangrijk aspect van mijn houding is dat ik altijd op zoek zal gaan naar oplossingen, maar dat ik daarbij niet het ene gat met het andere zal dichten. Gelet op de budgettaire omstandigheden, betekent dit dat we heldere keuzes moeten maken. Die keuzes leg ik de Kamer voor; die maken we samen. Als de Kamer vindt dat ik een verkeerde keuze maak, kan de Kamer die corrigeren. Dat lijkt mij de juiste weg. Als organisaties bijvoorbeeld niet functioneren of als er dingen spelen die niet goed zijn, is er bereidheid, ook bij mij, om in te grijpen als dat nodig is. Ook hier geldt dus: optreden en niet wegkijken.

Er is vaak gezegd dat niet het systeem maar de reiziger voorop moet staan. Daar ben ik voorzichtig mee, omdat heel veel mensen het gevoel hebben dat dat bijna een holle frase is geworden. Dit vraagt soms niet alleen een wijziging van het beleid, maar ook een wijziging van de houding. De heer Van Helvert stelde mij een vraag over de prestatie-indicatoren. Ik zal dat punt straks technisch uitleggen, maar als hij het mij hoort uitleggen, snapt hij al een beetje waar het probleem zit: de prestatie-indicatoren zijn soms ongrijpbaar. Wat de heer Van Helvert veronderstelde, klopt gelukkig niet. Er wordt ook gekeken naar de wijze waarop treinen uitvallen, maar daarmee is niet gezegd dat die prestatie-indicatoren altijd doen wat ze moeten doen. Ik vind dat je houding dan

moet zijn: zullen we daar nog een keer naar kijken? Mijn houding is: ja, dat moeten we doen. Ik heb hier niet morgen of overmorgen een oplossing voor, maar ik ben wel bereid om het gesprek hierover aan te gaan. Ik zal straks uitgebreid ingaan op de onderprestatie van de Intercity direct.
Het tweede punt is dat we in het concessiesysteem falen inderdaad «beantwoorden» met een boete. Uiteraard zal ik dat doen, maar ik zeg wel dat ik dat een verlies vind. Elke boete die ik moet uitvaardigen, is eigenlijk alleen een verlies, want als je niet uitkijkt, is in the end sprake van een vestzak-broekzaksysteem. Feitelijk betekent dit gewoon dat we gefaald hebben. Zo is het en niet anders. Als ik zie aankomen dat ik op basis van de concessie een boete moet uitvaardigen, vind ik het daarom wijs om dat bedrag in overleg met de reizigersorganisaties uit te geven. Ik denk dat we dit op zich goed hebben geregeld, maar nu moet dit vaak direct. Ik zou de reizigersorganisaties eigenlijk willen voorstellen om een soort fonds te maken, zodat we de boetebedragen niet meteen per keer uitgeven. Dan kunnen we die bedragen misschien ook opsparen en dan kunnen we de reizigers vragen wat zij een gerechtvaardigde besteding van het boetebedrag vinden: met welke investering dienen we hun comfort? Ik denk dat je op die wijze misschien het een en ander aan verandering en verbetering kunt bewerkstelligen. De reiziger heeft dan ook niet het gevoel dat hij voortdurend de gevangene is van het vestzak-broekzaksysteem waarmee we nu natuurlijk te maken hebben.
Enkele woordvoerders hebben mij gevraagd om iets te zeggen over de ordening op het spoor. Ook de enquêtecommissie heeft het kabinet daartoe uitgedaagd, zij het dat natuurlijk ook wordt gevraagd om daarbij zorgvuldigheid te betrachten. Ik denk dat het verstandig is om dat debat, dat ik graag zou willen voeren – ik kijk daar ook naar uit en ik heb daar ook ideeën over – niet vandaag te voeren. Ik begrijp wel waarom de Kamer dit zegt, maar het is echt beter om dit aan de hand van een gedegen kabinetsreactie te doen. Die zal in ieder geval in het voorjaar naar de Kamer komen. Daarbij zullen we ook uitgebreid ingaan op alle aanbevelingen die de enquêtecommissie heeft gedaan en waar de Kamer zich achter heeft geschaard. Dat debat moeten we voeren, maar wat mij betreft doen we dat niet vandaag.

De **voorzitter**: Voordat u overgaat tot het in acht blokken beantwoorden van de vragen, heeft mevrouw De Boer een vraag. Ik wijs erop dat zij in deze eerste termijn van de Staatssecretaris maximaal twee keer mag interrumperen. Dat hebben we zo afgesproken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris erkent dat er sprake is van een vestzak-broekzaksysteem. Daarom hebben wij destijds de motie over three strikes out ingediend, want door dat vestzak-broekzaksysteem komt er in the end minder binnen via dividend. Het helpt dus geen donder, maar volgens mij helpt het nog minder als we het in een fonds stoppen. Dan komt het – natuurlijk met alle liefde – naar de reiziger, maar in feite komt het ook bij de NS terecht. Dan helpen we de NS dus nog een keer. Wij zijn het er dus over eens dat er sprake is van een vestzak-broekzaksysteem. Vandaar de motie over three strikes out, maar via een fonds komt het natuurlijk ook bij de NS terecht.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals: de motie over three strikes out staat, want die is door de Kamer aangenomen. Daar heeft de Kamer ook een brief over gekregen. Ook die motie voeren we dus uit. Ook in de huidige concessiesystematiek werken we daarnaast echter al met boetes. Verschillende Kamerleden hebben mij gevraagd om even in de glazen bol te kijken om aan te geven of three strikes out eraan komt. Ik denk met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat die eraan komt, maar hoe ga je dan met dat bedrag om, hoe zet je dat in en hoe kun je dat op een verstandige manier doen? Daar wil ik heel graag met de reizigersorgani-

saties over spreken. Misschien sparen we daarbij af en toe ook iets ten behoeve van een verstandige besteding. Dat staat naast datgene wat u hebt gezegd over three strikes out.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het zou goed zijn als wij daar eerst als Kamer nog over komen te spreken, voordat we dat fonds in het leven gaan roepen. Misschien is het verstandiger om het geld voor andere dingen in te zetten. Hiermee loopt u een paar stappen vooruit en ik denk dat we die stappen nog niet moeten nemen. Maar laten we het hier nog eens over hebben.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is mijn stijl: als ik een idee heb, leg ik dat hier neer en dan hoor ik wel wat de Kamer ervan vindt. Als de meerderheid van de Kamer dat idee slecht vindt, moet de Kamer het afwijzen.

De heer **Smaling** (SP): Mevrouw Van Veldhoven heeft dit aangekaart in het grotere verband van het Infrastructuurfonds en van de overloop van de ene mobiliteit naar de andere. Zit daar nog muziek in? Bij de begrotingsbehandeling hebben we het daar wel over. Dat noemen we met een dure term «modal shift», waarbij personen of goederen in plaats van met de auto met de trein, het binnenvaartschip of het vliegtuig moeten. Die tekorten doen zich op alle fronten voor. Ziet de Staatssecretaris of de net zo prettige dame die ook op het ministerie rondloopt, nog mogelijkheden om iets structureel te veranderen in het hele pakket, zodat we met het spoorvervoer niets steeds achter de feiten aanlopen? De Staatssecretaris is nu immers pleisters aan het plakken, terwijl we naar een veel structurelere oplossing moeten die het hele vervoer aangaat. Daar kan zij overigens niets aan doen, want zij zit er net.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik begrijp uw vraag. Ik heb al voorzichtig verwezen naar de door de Kamer aangenomen motie, maar ik kan niet vooruitlopen op de uitwerking van die motie. Ook gelet op het slagingspercentage, lijkt het mij onverstandig om dat te doen.

De heer **Smaling** (SP): Betekent dit dat de Kamer toch nog verrast gaat worden met een visionaire oplossing of is dit iets wat het volgende kabinet moet gaan regelen, ook gelet op de beperkte periode die dit kabinet nog voor de boeg heeft?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik herhaal toch maar wat ik zojuist heb gezegd: ik begrijp de vraag, u kent de motie en u weet dat het kabinet daar nog op moet reageren. Dat zullen we gaan doen, maar niet vandaag.

De heer **Madlener** (PVV): Ik dank de Staatssecretaris voor haar positieve benadering. Zij wil kijken naar de organisatie: waar hebben we in brede zin mee te maken? Al die problemen staan niet op zichzelf en houden verband met elkaar. Ook de organisatiewijze heeft daarmee te maken, zoals de aandeelhouder, de heer Dijsselbloem, ook al heeft gezegd. Ik snap dat de Staatssecretaris goed moet nadenken over een eventuele wijziging van de organisatie. Ik vind ook dat zij daar tijd voor verdient. Het is prima als dit voor de zomer komt, maar ik wil wel weten wat de Staatssecretaris nu in gang heeft gezet om die kennis te verzamelen. Worden er externe onderzoeken gedaan? Worden er internationale vergelijkingen gemaakt? Op welke manier onderzoekt de Staatssecretaris of een mogelijke wijziging van de ordening op het Nederlandse spoor zinvol is?

Staatssecretaris **Dijksma**: Zoals dat zo mooi heet, bereiden wij ons goed voor op een reactie op het enquêterapport. Daarbij zullen we geen

onderzoeksmiddelen schuwen. Ik moet er inderdaad goed over nadenken. Ik ben blij dat u mij die tijd geeft.

De heer **Madlener** (PVV): Ja, ik geef u die tijd, want ik kan mij voorstellen dat u die nodig hebt. Ik zou echter iets meer overtuigd zijn als u zegt dat er ook externe hulp wordt gezocht om mee te denken of dat er internationale vergelijkingen worden gemaakt, zodat de komende maanden worden benut om de Kamer een heel gedegen voorstel te doen over de ordening van het Nederlandse spoor.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals: ik loop daar niet op vooruit, maar natuurlijk kijken we bij meerdere onderwerpen ook naar het buitenland. We zijn ook bezig met de onderhandelingen in het kader van het vierde spoorpakket. Daarbij hebben wij ook vrij goed in beeld hoe dit in andere landen is georganiseerd. Dat is voor ons dus geen onbekende factor. Het is ook belangrijk om dit type gesprekken niet vanuit een ivoren toren te voeren, maar ook breed, met betrokkenen. Ook dat zal gebeuren.
Nogmaals: de Kamer heeft zelf een aantal – ook richtinggevende – uitspraken gedaan over hoe we dit moeten oppakken. Ik denk dat het belangrijk is om hier in dat verband bij de Kamer op terug te komen, maar dat wil ik niet vandaag in dit debat doen. Dat vind ik overigens wel verleidelijk, want ik vind hier misschien best het een en ander van, maar het is echt beter om dit in samenhang te doen en ook op het beste moment, namelijk in de reactie op het enquêterapport.
Het belang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is onmiskenbaar; dat is echt groot, want door aanpassingen aan het spoor kunnen uiteindelijk meer treinen gaan rijden op de drukste trajecten. Daardoor wordt de verwachte groei van het aantal reizigers en van het goederenvervoer geaccommodeerd. Zo moet het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer ook bijdragen aan de betrouwbaarheid en de veiligheid. We hebben bij de uitwerking inderdaad, zoals we het nu noemen, een potentieel tekort geïdentificeerd. Dat betekent dat het nu tijd is om te gaan handelen om te voorkomen dat dat tekort zich daadwerkelijk gaat voordoen. Dat is dus nog beïnvloedbaar, zo zeg ik er maar even bij. We zijn nu bezig om de potentiële tekorten en de mogelijke besparingsmaatregelen ook extern te laten valideren. De financiële beheersing wordt onderzocht door de Auditdienst Rijk (ADR), die bekijkt of er op dat vlak verbeteringen mogelijk zijn. Eind augustus kan ik de Kamer informeren over de uitkomsten van de onderzoeken en over de maatregelen die we nemen. Het is een groot programma, waarbinnen langjarig bijstelling van de ramingen zal plaatsvinden. Dat is echt niet nieuw; dat is al heel lang zo. Het MIRT was echter veel meer een ademend systeem, waarin investeringen naar voren of achteren geschoven konden worden. Doordat er nu een einddatum is, wordt het systeem minder flexibel. Dat is hier aan de hand.
Mevrouw De Boer heeft opgemerkt dat zij niet begrijpt waarom de taakstelling niet wordt ingepast; dat zou toch moeten? De verwachting van het kabinet-Rutte I was dat de vereenvoudiging van het omgevingsrecht, waarbij men uitging van meer publiek-private samenwerking en minder bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, zou leiden tot lagere kosten. Ik kan het niet helpen, maar die verwachting is niet uitgekomen. Men had dit wel bedacht, maar het heeft zich in de praktijk niet voorgedaan. Hoe komt dat? De doorgelopen planologische procedures bij de PHS-projecten zijn eerder complexer dan eenvoudiger geweest. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met geluidshinder en trillingshinder; daarvoor is namelijk nieuwe regelgeving gekomen. Overigens vindt een heel deel van deze Kamer dat heel belangrijk. Er zijn bovendien nieuwe reizigers- en goederenprognoses gekomen. Al die aanpassingen moesten worden verwerkt in de lopende procedures. Dat heeft geleid tot extra kosten, ook studiekosten. Binnen het PHS zijn geen aanknopingspunten

gevonden om aan de slag te gaan met publiek-private samenwerkingsconstructies, want men probeert juist zo veel mogelijk publiek-publiek samen te werken, bijvoorbeeld met provincies en gemeenten. Die samenwerking leidt er overigens toe dat de regio's substantieel meefinancieren, en dat is heel mooi. Er ligt bijvoorbeeld alleen al 117 miljoen van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught voor de verdiepte ligging in Vught. Bovenwettelijke inpassing vindt zo min mogelijk plaats. Als regio's bereid zijn om extra maatregelen zelf te betalen, waarbij het uitgangspunt 50% is, als het draagvlak voor projecten toeneemt en als procedures planologisch sneller gaan, dan hebben wij altijd een gesprek. Dat wijzen wij nooit op voorhand af. Via die route zullen wij de taakstelling zo goed mogelijk invullen, maar als het niet op deze manier kan, moeten we het op een andere manier doen. Dat heeft echter wel consequenties voor wat je nog in het project kunt doen. Het is dus niet zo dat ik nu de taakstelling weghaal, maar de oplossingsrichting die men destijds bedacht had, blijkt gewoon niet te werken. Ik kan wel tegen beter weten in doen alsof dat wel zo is en het probleem als erfenis aan mijn opvolger nalaten, maar dat lijkt mij niet verstandig. Daarvan krijgen wij later gedonder, en dat willen wij niet. Dat is dus het verhaal. Er moeten dus andere keuzes worden gemaakt.
Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd hoe het mogelijk is dat de taakstelling van Rutte I op OV SAAL niet is uitgevoerd, terwijl er wel 360 miljoen aan het budget is toegevoegd. Er is geen 360 miljoen aan het budget toegevoegd. Het budget is de afgelopen jaren inderdaad in beweging geweest. Dat had te maken met afboekingen en toevoegingen van verschillende aard en reden, die allemaal zijn toegelicht in het MIRT. Hierover is dus voortdurend gecommuniceerd. Daarbij moet gedacht worden aan het toevoegen van het budget van projecten die zijn samengevoegd met het PHS, zoals de integrale aanpak van Amsterdam Centraal. Tegenover de budgettoevoeging staan ook extra projecten die vervolgens in het PHS moeten worden gerealiseerd. Er zijn risicoreserveringen uit de investeringsruimte aan het PHS toegevoegd omdat die risico's zich gewoon hebben voorgedaan. Dan ga je overboeken. Zo werkt dat in een projectsysteem. Denk aan de 29,5 miljoen voor de doorstroom op station Utrecht Centraal en de 86 miljoen voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft Zuid, waar ik straks nog op terugkom. Afboekingen zijn bijvoorbeeld gedaan in 2013, toen 96 miljoen is overgeboekt naar het programma voor fietsparkeren. Ook de scope ging toen over naar dit programma. Het is uiteindelijk een apart programma met een apart budget geworden. Dat heeft verder niks te maken met de taakstelling. Het zijn gewoon andere bewegingen rondom het hele project geweest.
Verwachten wij synergie tussen bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en ERTMS? Dat blijkt heel moeilijk te zijn. Er is wel synergie mogelijk, maar slechts beperkt. Dat komt doordat de realisatie van het PHS voorligt op de uitrol van ERTMS. Dat verschil wordt waarschijnlijk groter. Het combineren van de werkzaamheden in het kader van beide programma's is ook als risicovol omschreven. Het zou bijvoorbeeld tot vertraging in de uitvoering van het PHS kunnen leiden. Wij onderzoeken wel welke werkzaamheden voor de voorbereiding van de uitrol van ERTMS alvast kunnen worden meegenomen bij de realisatie van het PHS. Als dat kan, doen wij dat. Dan zal dat dus in de praktijk tot synergie leiden.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoe het zit met de vier onderdelen van de top vijf van mevrouw Van Tongeren – en van mij, want ik had die top vijf eigenlijk overgenomen – die niet zijn opgepakt sinds het vorige AO. Wij hebben daarnaar gekeken. Het is geen heel rooskleurig verhaal. Van de brug bij Ravenstein hebben wij eerder al gezegd dat het geen rijksproject is. Daarover hebben wij ook de vorige keer discussie gehad. Rotterdam–Schiedam is inderdaad onderdeel van het PHS, maar het is niet te versnellen. Als je dat wel doet, loop je op een aantal van die

trajecten onnodig risico op grotere problemen. Dat is de afweging. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor Amsterdam–Lelystad. Utrecht–Arnhem–Nijmegen is deels al in realisatie, maar ook daar hebben wij bekeken of het sneller kan. Dat blijkt eigenlijk niet verstandig.
De heer Bruins deed de suggestie van inhaalsporen. Soms zijn die een oplossing voor een specifiek probleem, maar meestal is een inhaalspoor onderdeel van een breder pakket aan maatregelen op het gebied van infrastructuur en dienstregeling. Voordat wij zo'n inhaalspoor aanleggen, moeten wij wel zeker weten dat het noodzakelijk is en dat het een voldoende oplossing biedt. Anders investeer je relatief veel geld in een halve oplossing en dat is eigenlijk niet de bedoeling. In de PHS-plannen zitten wel inhaalsporen. Op regionale sporen zal dan ook een analyse van de regio's nodig zijn: hoe kijken zij daarnaar? Als ze daarmee komen, moeten wij die uiteraard bespreken.
Ik ga door naar de HSL-Zuid. We kunnen er geen doekjes om winden: de prestaties waren in 2015 niet goed. Treinen vielen te vaak uit en de punctualiteit moet beter. Je kunt vaststellen dat de drukste trein in de spits waarschijnlijk onder de afgesproken bodemwaarde gaat presteren. Zoals ik al heb gezegd, kan ik dat nu nog niet formeel vaststellen omdat ik op de cijfers moet wachten, maar als ik een glazen bol had waarin ik kon kijken, zou ik een sanctie op voelen komen. Conform de afspraken zou het dan inderdaad om een bedrag van € 500.000 gaan, maar zoals gezegd, ik ben hier net mee begonnen. We moeten ook bekijken hoe de reiziger met dit soort sancties veel meer zeggenschap krijgt over de besteding en de effectiviteit. Daarover wil ik graag met de reizigersorganisaties spreken.
En ja, we gaan ook met het «three strikes out»-systeem werken, maar we moeten daar wel duidelijk over zijn: we doen dat sinds het begin van de concessie, terwijl die nu voor het eerste jaar in werking is. Dat zijn nu eenmaal de spelregels. Ik kan die niet met terugwerkende kracht veranderen. Dit is dus een waarschuwing.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als de Staatssecretaris een sanctie voelt opkomen, zou ik denken dat ook de NS die moet voelen aankomen. Volgens mij heeft de Staatssecretaris het met die sanctie van € 500.000 over 2015, maar wat gaat zij doen met de prestaties in 2013 en 2014? Ook onder de vorige concessie werd namelijk niet voldaan aan de gestelde normen. Natuurlijk zijn die jaren in principe afgesloten, maar als er gesjoemeld is met het aantal stoelen, is er sprake van een andere situatie. De NS heeft dit zelf naar buiten gebracht, en daarvoor heb ik mijn waardering uitgesproken, maar ik vind dit zo'n bijzondere afwijking dat ik de Staatssecretaris toch vraag wat zij hiermee gaat doen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dit is een lastig dilemma. Zoals mevrouw Van Veldhoven in haar bijdrage terecht zei, zijn de boeken feitelijk wel afgesloten. Die concessie is voorbij. Het zal voor mij dus heel lastig zijn om daar alsnog met terugwerkende kracht op te acteren. Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven eens dat het belangrijk is dat NS deze rekenfout zelf naar buiten heeft gebracht, hiervoor volledig de verantwoordelijkheid neemt en zegt dat dit niet meer zo mag gebeuren. De oorzaak is een verkeerde interpretatie van gegevens over het daadwerkelijke aantal stoelen in de tweede klas geweest. Dat is een lastig verhaal. Wij hebben gezegd dat NS echt beheersmaatregelen op dit punt moet nemen om de betrouwbaarheid van zijn meet-, reken- en publicatieproces van prestatiecijfers te borgen. Dat was ook een aanbeveling uit een auditrapport. NS gaat die aanbeveling opvolgen. Het accountantsbureau van de NS heeft ook de opdracht gekregen om de betrouwbaarheid van de uitkomsten over de prestatie-indicatoren voor het jaar 2015 te beoordelen. Los daarvan moeten wij wel een keer naar de prestatie-indicatoren kijken. Ik kom daar zo meteen over te spreken in antwoord op de heer Van Helvert. Wij kunnen nu dit debat voeren en ik snap het punt, maar mijn ruimte zal

toch beperkter zijn dan mevrouw Van Veldhoven lief is. Het lijkt mij echter nuttiger om wat abstracter en breder te bekijken of wij op de goede dingen sturen. Dat debat vind ik eigenlijk meer de moeite waard.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb twee korte punten. Als de boeken op basis van verkeerde gegevens gesloten zijn, kan ik mij niet voorstellen dat dit geen reden is om hier toch nog eens naar te kijken. De NS heeft zelf erkend en naar buiten gebracht – waarvoor nogmaals mijn waardering – dat die gegevens niet correct waren. Daarover moet in ieder geval een gesprek te voeren zijn. Het kan niet alleen maar zwart-wit zijn: de boeken zijn gesloten en dus doen wij er niks meer mee.
De Staatssecretaris wil graag op een hoger abstractieniveau naar de prestatie-indicatoren kijken. Volgens mij is het juist een kwestie van inzoomen, want in dit geval betekent «rotzooi in» natuurlijk ook «rotzooi uit». Als je aan het begin verkeerde gegevens in het systeem of in de berekeningen stopt, krijg je ook nooit de juiste uitkomst. Ik deel met de Staatssecretaris dat wij daar goed naar moeten kijken. Hoe meten wij echt wat wij willen weten? Als de Staatssecretaris dat wil doen, steun ik haar daarin. Ook de kwaliteit van de invoer van de gegevens is daarbij belangrijk. Hoe kun je opeens bedenken dat er 87 extra plaatsen zijn en daarna tot de conclusie komen dat het toch niet zo was? Ik vind het heel bijzonder dat dat aan een interpretatie van gegevens wordt geweten.

Staatssecretaris **Dijksma**: Er is niet niks gebeurd. Er zijn in 2014 wel degelijk boetes uitgedeeld naar aanleiding van deze onderprestatie. Dat is gebeurd. Vervolgens bleek men een stomme fout gemaakt te hebben: men dacht de zogenaamde klapstoelen niet te hebben meegeteld, maar later bleek dat ze twee keer in de boeken voorkwamen. Daarmee wil ik benadrukken dat je ook moet bekijken of dit een moedwillige fout of een stommiteit was. Ik wil niet alleen bekijken welke gegevens we invoeren, maar nog veel scherper zijn en bekijken of wij wel op de juiste indicatoren sturen. Sturen wij daar echt op? Of sturen wij op indicatoren die voor de reiziger misschien niet altijd het meest relevant zijn? Dat gesprek is veel groter dan deze discussie. Dat gesprek moeten we aangaan. Ik wil graag de ruimte pakken om dat te doen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voordat wij ingaan op de indicatoren, wat ik ook interessant vind, wil ik het nog even over het «three strikes out»-principe hebben. Hoelang moeten wij nog geduldig zijn? De Staatssecretaris zegt: we zitten nog maar in het eerste jaar van de concessie sinds wij die afspraak hebben gemaakt. Voor die tijd is er echter van alles gebeurd. Daarover hebben wij ook een rapport gehad. Je zou kunnen zeggen dat strike 1 was dat NS over de schreef ging bij het binnenhalen van de concessie voor de Fyra, dat strike 2 was dat het uitvoeren van die concessie niet lukte en dat strike 3 was dat het uitvoeren van een alternatief niet lukte. De enquêtecommissie zegt tegen de Kamer: u zat erbij en keek ernaar, u blafte een aantal keren maar beet niet. Als ik de Staatssecretaris in haar redenering volg, kan ik hier op zijn vroegst pas in 2019 iets aan doen. Ik moet dus in 2016, 2017 en 2018 zitten te blaffen voordat ik in 2019 iets kan doen. Mijn concrete vraag is dus of wij de motie van Sander de Rouwe niet nog een keer moeten indienen waarin gevraagd wordt om op de lijn van de HSL-Zuid ook andere partijen mee te laten kijken om daar een fatsoenlijk product te krijgen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, die moeite zou ik de heer Van Helvert willen besparen. Als de Kamer zo'n systeem bij een nieuwe concessie introduceert, kan ik er ook niks aan doen dat dit de spelregel is. Je kunt niet opeens met terugwerkende kracht de spelregel veranderen omdat je misschien niet snel genoeg kunt acteren. Dat neemt niet weg dat de discussie over de manier waarop het alternatief loopt en over onze reactie

op wat de enquêtecommissie naar voren heeft gebracht, nog gevoerd gaat worden. Ik kan me voorstellen dat ook dat een discussie is die we op een iets later moment dit voorjaar met elkaar voeren. Dan zal ik de Kamer mijn standpunt in dezen geven.

De heer **Van Helvert** (CDA): Je moet spelregels inderdaad niet achteraf veranderen, als de omstandigheden ook conform de afspraken zijn, maar er is wel een en ander gebeurd. Er is een parlementaire enquêtecommissie geweest. Die heeft een rapport uitgebracht en heeft de Nederlandse Spoorwegen een flinke veeg uit de pan gegeven. Zij heeft de overheid zelf een flinke veeg uit de pan gegeven en zij heeft ook de Tweede Kamer een veeg uit de pan gegeven. In die zin zijn er dus wel degelijk indicatoren op grond waarvan je best eens zou kunnen terugkomen op wat je hebt beslist. In dat licht zou je jezelf kunnen afvragen of wij wel tot 2019 moeten afwachten voordat wij eventueel anderen mee willen laten kijken naar het product op de HSL-Zuid.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik denk niet dat we dit debat pas in 2019 zullen gaan voeren. Ik denk dat wij dit debat gaan voeren naar aanleiding van de kabinetsreactie op het rapport van de enquêtecommissie. Dan moeten wij terugkijken. Ik kan een deel van de analyse van de heer Van Helvert onderschrijven. Ik zie dat ook. Ik stel voor om dit niet vandaag te bespreken, maar te zijner tijd uitvoerig te behandelen. Het kabinet zal namelijk ook moeten reageren op de vraag wat er nu rijdt, hoe dat nu rijdt en wat de opties zijn. Dat zullen wij niet vandaag doen, maar ook niet pas in 2019. Dat is een beetje te ver weg. Dat ben ik zeer met de heer Van Helvert eens.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb de motie er nog even bij gepakt. Die ging over het feit dat wij vonden dat het boetesysteem onder de oude concessie niet klopte. De motie heeft het dus niet over de nieuwe concessie, maar over het «three strikes out»-principe. Ik zou het toch interessant vinden om te bekijken hoe de prestaties in 2013 en 2014 waren. Is daar ook naar gekeken? Ik neem aan dat je dit niet zomaar aan de kant schuift door te zeggen dat het verder niet uitmaakt, maar dat er in die jaren ook onder de norm gepresteerd is. Je gaat dan toch bekijken hoe dat zat? Is de Staatssecretaris dat gesprek aangegaan? Ik ben wel heel nieuwsgierig hoe het zit, als ook in die jaren onder de norm gepresteerd is.

Staatssecretaris **Dijksma**: Mevrouw De Boer weet het beter dan ik. Zij heeft hierover een brief gehad van mijn voorganger. Daarin staat ook hoe die motie uitgevoerd zou worden. Ik begrijp dat zij daar nu op wil terugkomen. Dat kan, maar dat zou niet mijn voorstel zijn. In die brief stond heel helder dat het met ingang van de nieuwe concessie zou gaan gelden. Mevrouw De Boer zegt nu min of meer dat zij daar misschien wel spijt van heeft en dat zij het liever anders gedaan had, maar de Kamer heeft er toen geen bezwaar tegen aangetekend. Daarom zijn wij op die manier te werk gegaan. Daar houd ik dus aan vast, mede in het kader van een betrouwbare overheid. Van ons mag namelijk ook enige vorm van betrouwbaarheid gevraagd worden. Zo gaan wij het dus doen. Ik wil nu niet het hele Fyra-debat gaan voeren, maar daarmee is de discussie op zich niet voorbij. Wij voeren die discussie wel, alleen niet op basis van het «three strikes out»-principe.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het gaat ons om de reiziger. Ik vind het toch interessant om te bekijken hoe het in 2013 en 2014 zat. Is er toen onder de maat gepresteerd?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ja, en daar zijn ook boetes voor opgelegd. Dat zei ik net. Dit is binnen de oude concessie, volgens het toen geldende systeem, opgepakt en afgehandeld, inclusief sanctie.

De **voorzitter**: Dank u. Mevrouw De Boer, u hebt twee interrupties benut. Als u een procedurele opmerking had, zou ik u misschien nog het woord geven, maar die indruk heb ik niet. De Staatssecretaris vervolgt haar beantwoording.

Staatssecretaris **Dijksma**: De heer Van Helvert vroeg hoe het zit met de prestaties en wat de invloed van het weer is. In 2015 bedroeg de totale uitval bijna 9%. Volgens ProRail was 0,8%, dus ongeveer een tiende, te wijten aan weersomstandigheden. Ik ben geen techneutje, zeg ik tegen de heer Smaling, maar gelukkig hebben we die wel in de gelederen en ook bij ProRail zijn ze aanwezig. Wij zien dat hsl-treinen gevoeliger zijn voor bijvoorbeeld harde wind dan gewone treinen. Dat heeft te maken met de aerodynamica. Om die reden is de hsl ook uitgerust met een systeem dat daar rekening mee houdt. Als het op basis van dat systeem nodig is, legt de verkeersleiding vanwege de veiligheid ook snelheidsbeperkende maatregelen op of moet het treinverkeer worden stilgelegd. Het heeft in de afgelopen periode inderdaad veel gewaaid, maar nogmaals, dat is niet de enige oorzaak van de uitval. Het is belangrijk om dat in ogenschouw te nemen. Het gaat om nog geen 10% van de uitval. Er zijn ook een hoop andere redenen voor uitval. Wij kijken nu naar de technische mogelijkheden om tot verbetering te komen. Deels betreft dat dure oplossingen. Wij zullen dus moeten afwegen of die investeringen gerechtvaardigd zijn en of wij het op een andere manier kunnen oplossen. Wij zijn dat aan het verkennen in overleg met ProRail. Op termijn zullen wij de Kamer daarover informeren, hopelijk dit najaar. Dan zullen wij ook schriftelijk meedelen hoeveel reizigers dit precies raakt en hoeveel vertraging het betreft. Ik zal dat de Kamer allemaal op schrift doen toekomen. Dan kunnen we ook nog wat meer zeggen over de techniek. Ik kan mij daar nu wel helemaal in verliezen, maar feit is gewoon dat het niet op orde is en dat het opgelost moet worden. Dat is de bottomline.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou bijna zeggen: waait het alleen in Nederland? Overal ter wereld rijden hsl-treinen. Is in die landen de uitval door wind net zo groot als in Nederland? Als er ervaring is met uitval door wind, waarom is dat dan niet meegenomen in het ontwerp van zowel de trein als de brug? Volgens mij is er met name rondom de brug een probleem. Kan de Staatssecretaris daar een reactie op geven? Dat mag ook in de eerdergenoemde brief, want ik begrijp best dat de Staatssecretaris nu niet de tijd heeft om in te gaan op alle techniek, maar ik zou graag weten hoe hiermee rekening is gehouden bij de aanschaf van de treinen en de bouw van de brug. Kijkt de Staatssecretaris naar beide zaken? Kan zij ook op een rijtje zetten wat de verschillende onderdelen zijn waardoor uitval plaatsvindt? Waar ligt de uitval aan, in welke mate? Als wij dan moeten beslissen waar wij het geld aan gaan besteden, weten wij ook met welke maatregelen wij de meeste reizigers kunnen helpen. En blijft er een compensatieregeling voor reizigers die enorme vertraging oplopen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat laatste is een ander punt. Daar heeft ook de heer Hoogland naar gevraagd. Dat wilde ik op een ander moment behandelen. Dat eerste gaan wij inderdaad doen. Daar zijn wij nu mee bezig. Er is overleg met techneuten en er wordt naar het programma en de brug gekeken. Maar nogmaals, dit is niet het enige onderdeel van het probleem. Als dat wel zo was, hadden we met een uitsluitend technisch mankement te maken, maar dat is niet het geval. Het is een deel van het probleem, ongeveer 10%, maar niet het hele probleem. Dat is gewoon groter.

Een aantal Kamerleden heeft gevraagd hoe we nu verder gaan. Er zijn verschillende mogelijkheden en alternatieven. De consumentenorganisatie bekijkt bijvoorbeeld wat een goed alternatief is en hoe je de reistijd kunt verkorten. Dat heeft ook te maken met de vraag welke stations je aandoet. De Kamer heeft destijds de keuze gemaakt dat de hsl ook Den Haag moet aandoen. Als je dat niet zou doen, zou er tijdwinst kunnen worden gepakt. Al die gesprekken zullen wij moeten voeren. Ik heb nu geen antwoord op de vraag wat het juiste alternatief is, maar het lijkt mij goed dat wij in reactie op de enquête laten zien hoe wij straks verder willen. Ik wil dat graag breed verkennen, niet heel smal.

De **voorzitter**: Hebt u nog een vervolgvraag, mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee. Ik vond dat de Staatssecretaris een heldere toezegging deed: zij zal al die punten meenemen in haar brief. Dan zullen wij hier verder naar kijken.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris neemt alle punten mee in haar brief, maar een onderdeel van haar toelichting noopt mij er toch toe om een vervolgvraag te stellen. De analyse delen wij allemaal: het moet gewoon opgelost worden. Het lastige is wel dat we al vanaf eind 2014 horen dat er verbeteringen aankomen, maar dat ze niet zijn waargemaakt. Vervolgens is besloten om de frequentie te verhogen. Ik ben geen adviseur van de NS, maar is dat wel handig? Moet je niet eerst aan de betrouwbaarheid werken? Dat gevoel werd hier breed gedeeld. Wij horen nu eigenlijk weer hetzelfde verhaal. Ik snap dat wel, want de Staatssecretaris kan weinig anders, maar wat moet mij nou het vertrouwen geven dat er ditmaal wel aan de betrouwbaarheid gewerkt gaat worden, terwijl het programma daarvoor al een halfjaar geleden begonnen is? Of zit ik ernaast? Dat zou natuurlijk ook kunnen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik deel de analyse van de heer Hoogland dat we niet weer moeten terugkomen bij hetzelfde punt. Dat is namelijk ook de reden dat er weinig vertrouwen is. Dat voel ik hier breed. De Kamer vraagt mij eigenlijk: wanneer gaat het nou wel goed? Daarvoor moeten we in wat breder opzicht bekijken wat er aan de hand is, waar de problemen zitten en wat mogelijke oplossingen zijn. Misschien zullen dat robuustere oplossingen zijn dan hier en daar wat schaven aan de punctualiteit. Ik hoop dat ik van de Kamer de ruimte krijg om daarop terug te komen bij de bespreking van het enquêterapport. Het gesprek hierover is gewoon gaande.

De heer **Hoogland** (PvdA): Die laatste vraag is relevant. Wat mij betreft krijgt de Staatssecretaris alle ruimte. Sterker nog, ook als er een Intercity direct tussenuit moet om de dienstregeling betrouwbaarder te maken – ik noem maar een gekke zijstraat – geef ik dat alle steun, als de regeling maar betrouwbaarder wordt. Een van de maatregelen die NS nam, was twee locomotieven op de trein zetten. Als er een uit zou vallen, zou de andere het in dat geval kunnen overnemen. Ik vraag me af wat dat heeft opgeleverd. Wat als niet uit de punctualiteits-, aankomst- of uitvalcijfers blijkt dat het iets heeft opgeleverd? Daar zit de twijfel. Zelfs toen er maatregelen genomen werden en wij NS het voordeel van de twijfel gaven, heeft het niks opgeleverd. Ik zie geen verandering ten opzichte van de vorige situatie, want ook toen zijn er maatregelen aangekondigd.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat begrijp ik, maar ik wil nu niet met de heer Hoogland vervallen in micromanagement, in discussies over de vraag hoe je het wel zou kunnen doen en hoe het precies met locomotieven zit. Ik ben in dezen voor de doelbenadering: het moet op orde komen. Ik wil een plan dat uiteindelijk gaat doen wat het moet doen. Ik wil de ruimte nemen

om te bekijken welke elementen nodig zijn om dat voor elkaar te krijgen. Dat mogen ook onorthodoxe maatregelen zijn. Dat is inderdaad net iets anders dan een zoveelste nieuwe beheersplan. Wij gaan dat echter niet vandaag met elkaar opstellen.

De **voorzitter**: Mijnheer Hoogland, ik zie dat u de neiging hebt om toch nog iets te zeggen. U hebt ook recht op een tweetal interrupties. Het hoeft natuurlijk niet; u mag het ook met gebarentaal doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het gaat mij erom dat ik juist niet wil micromanagen. Dat moeten we juist niet doen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik noemde een voorbeeld van iets wat niet gewerkt heeft, terwijl het wel moet gaan werken. Als we teruggaan naar de doelredenering en stellen dat de trein gewoon moet gaan rijden, dat hij het gewoon moet gaan doen, wil ik wel weten wanneer er zicht op verbetering is. Wanneer wordt die lijn omhoog ingezet? Als we niet gaan micromanagen en alleen bij de doelstelling moeten blijven, dan wil ik wel weten wanneer de punctualiteit op orde is.

Staatssecretaris **Dijksma**: U vraagt nu vijf keer naar hetzelfde en krijgt gewoon vijf keer hetzelfde antwoord: ik kom met een voorstel in reactie op het rapport van de enquêtecommissie.

De **voorzitter**: En anders krijgt u een bad standing!

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat heb ik niet gezegd! Ik houd graag mijn relatie met de heer Hoogland in orde, als u het niet erg vindt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil het even voor de Staatssecretaris opnemen. Ik herinner de Kamer eraan dat wij nog geen anderhalf jaar geleden in deze Kamer het debat hebben gehad over de vraag of de concessie van de HSL-Zuid moest worden opgenomen in de hoofdrailconcessie van de NS. Ik heb toen een motie ingediend om dat niet te doen, gezien de reputatie van de NS. Ik heb de stemmingsuitslag er even bij gepakt en de enige partij die voor mijn motie was, was mijn eigen partij. Alle partijen hier aan tafel, op de PVV na, hebben gezegd dat de concessie voor de HSL-Zuid in de landelijke concessie mocht worden opgenomen. Als je dan een jaar nadien roept dat het allemaal misgaat, heb je wel een beetje boter op je hoofd.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat was geen vraag. Ik heb hier niks aan toe te voegen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Een punt van orde: de PVV zelf heeft ooit de hoofdrailnetconcessie en het hoofdrailnet samengevoegd. Dat hoort er nog wel bij, voor de archieven.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer heeft óók nog een punt van orde.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja. De Staatssecretaris heeft destijds de toezegging gedaan dat je de HSL-Zuid eruit kon halen. Die toezegging is toen gedaan en onder dat mom zijn wij akkoord gegaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, had u nog een vervolgvraag?

De heer **Madlener** (PVV): Nou ja, ik ben blij dat de Staatssecretaris met een uitgebreide beschrijving van de problemen komt. Als je een treinkaartje koopt en meer dan 10% kans hebt om halverwege te stranden, terwijl je er ook nog een toeslag voor moet betalen, zou ik bijna pleiten voor een waarschuwing op het kaartje, zoals: «Wilt u dit echt wel doen?»

Het is toch haast niet verantwoord om zo'n trein nog te laten rijden, als er meer dan 10% kans is dat je niet eens aankomt op je bestemming?

De **voorzitter**: Dat is weer meer een suggestie!

De heer **Madlener** (PVV): Het is een suggestie aan de Staatssecretaris . Een toeslag vragen terwijl je meer dan 10% kans hebt om halverwege te stranden, dat is toch te gek voor woorden?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik wil daar nu niet op vooruitlopen. Zoals de heer Madlener zegt, moeten de slagingspercentages inderdaad drastisch verbeteren. Dat is een belangrijk, heel serieus punt. Een van de leden merkte op dat de Kamer wel een enquête heeft gehouden over dit onderwerp. Het feit dat ik hier nu zit, heeft daar natuurlijk ook mee te maken. Ik realiseer mij dus ontzettend goed hoe belangrijk het is dat wij op dit onderwerp met een beter verhaal komen. Dat hoeft niemand mij te vertellen, want daar was ik al als geen ander achter gekomen. De vraag is wel wat daarin wijsheid is, gezien alles wat de Kamer zelf eerder heeft voorgesteld en de kaders die zij mij heeft meegegeven. Hoe zetten wij de benodigde robuuste stap? Dat zal sowieso geen gemakkelijk verhaal worden, welke oplossing je ook kiest. Ik wil graag de ruimte om dat te gaan doen. Daar kom ik op terug.

De **voorzitter**: Dank u. Er liggen nog heel wat vragen!

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ben nog maar aan mijn tweede blokje en moet er nog zes ...

De **voorzitter**: Maar een aantal mensen heeft geen interrupties meer! Dat maakt misschien een klein beetje uit. Gaat u uw gang.

Staatssecretaris **Dijksma**: Mevrouw Van Veldhoven vroeg of we de adviezen van de Auditdienst Rijk over de KPI's overnemen. Er zijn inderdaad diverse adviezen over hoogte, definities en processen van de prestatie-indicatoren. Een deel daarvan is al verwerkt in het voorliggende beheer- en vervoerplan. De andere adviezen zullen door NS en ProRail worden uitgewerkt, samen met het departement. Los daarvan moeten wij de discussie met elkaar voeren over de vraag of dit de goede KPI's zijn.
De heer Van Helvert zegt: uitgevallen ritten tellen toch niet mee in de punctualiteitscijfers? Dat doen ze wel, maar het is een ongelooflijk ingewikkeld verhaal. Hoe zit het? Bij de prestatie-indicator «reizigerspunctualiteit» tellen uitgevallen treinen wél mee, zowel op het traject HSL-Zuid als op het hoofdrailnet. Je kunt dus niet zeggen dat het loont om treinen te schrappen om daarmee de punctualiteit overeind te houden. Het is dus niet een soort ontsnappingsmechanisme in het systeem. Voor ProRail tellen naast deze prestatie-indicatoren echter ook nog andere indicatoren mee, die zien op de zogenaamde aankomstpunctualiteit. Daarbij telt uitval inderdaad niet mee, onder andere voor regionaal vervoer. Intussen wordt uitval echter ook door ProRail apart inzichtelijk gemaakt door middel van een zogenaamde informatie-indicator.
Dit geeft exact aan waarom het nodig is om op een ander moment wat breder naar het hele begrip «KPI» te kijken. Ik vind dat het duidelijker en helderder kan, want dit is gewoon ingewikkeld.

De **voorzitter**: U legt het heel duidelijk en helder uit, maar de heer Van Helvert heeft toch een vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris zegt dat wat ik zei, niet klopt, maar ik citeer gewoon uit het bij de stukken gevoegde rapport van Andersson Elffers Felix dat in opdracht van het Ministerie van I en M is

opgesteld. Onder «Punctualiteit HSL-producten en ICE» staat: «Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen maken geen onderdeel uit van de berekening.» Dat staat er. Daar ga ik van uit.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat zeg ik ook net, maar daarmee is het niet zo ...

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik snap dat het allemaal ingewikkeld is, maar hoe dan ook worden er in de berekeningen aanpassingen gedaan waardoor dit niet volledig wordt meegerekend. Natuurlijk kun je heel ingewikkeld doen en stellen dat het wel op een andere manier meetelt en dergelijke, maar dit is uiteindelijk toch een beetje wat ik in eerdere instanties weleens «verdijsselbloemen van de waarheid» heb genoemd: niet liegen, maar ook niet helemaal de waarheid zeggen. Dat vind ik niet verstandig. Als een trein uitvalt, is die gewoon uitgevallen. Is de Staatssecretaris het wel eens met andere aanbevelingen uit datzelfde rapport die aangeven dat de Nederlandse Spoorwegen en ProRail veel duidelijker moeten maken hoe zij de berekeningen laten meewegen?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ben altijd voor de waarheid, hoe onaangenaam die soms ook is. Die zal ik u ook altijd meedelen, ook al is dat een heel vervelende waarheid, want ik vind dat het zo hoort. Nogmaals, het loont niet om treinen te schrappen en zo als het ware je systeem te verbeteren. De uitval telt op het gebied van reizigerspunctualiteit wel mee, maar daarnaast heeft men bij ProRail andere indicatoren, waarbij uitval niet altijd meetelt. Dat is exact wat het onduidelijk maakt. Ze kunnen het wel scherper opschrijven, maar mijn fundamentele vraag is of dit dan wel de goede KPI is. Ik weet niet hoe het met u zit, maar ik denk zelf dat dat een veel beter debat oplevert. Laten we ons niet verliezen in een systeem dat inderdaad ongemakkelijk en lastig is. Het doet niet wat u suggereert, namelijk alles beter voordoen dan het is, maar het maakt het wel moeilijk om alles goed te kunnen volgen. Laten wij het grotere debat voeren over de vraag of dit wel het goede systeem is. Ik denk van niet, maar misschien denkt u daar anders over. Ik hoor het wel.

De **voorzitter**: Ik zit te twijfelen of dit uitlokking is, maar ik sta toch een laatste reactie van de heer Van Helvert toe.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het gaat hier om ingewikkelde meetmethodes, zoals de Staatssecretaris zelf ook zegt. Daarover moeten wij het grotere debat voeren, want dit is allemaal maar klein bier, vindt de Staatssecretaris . Ik denk dat je het ene moet doen en het andere niet moet nalaten. Natuurlijk moeten wij ook het grotere debat voeren, maar wij zitten hier in een AO over het spoor. Ik merk dat de Staatssecretaris heel veel dingen hier nu niet wil bespreken: «three strikes out», de hsl-concessie, het aantal gedupeerde reizigers, de gemiddelde vertraging ... Ze wil geen micromanagement, dus ook het risicomanagement moeten we niet hier bespreken. We moeten wel een robuuste stap zetten, maar die kunnen we nu nog niet bespreken. De KPI's kunnen we ook niet bespreken. Wat zitten wij hier dan te doen? Dan kan de Staatssecretaris beter zeggen: ik kan nu nog niks zeggen en wij doen het een andere keer. Wij hebben hier te maken met het probleem dat die trein niet voldoet. Of die wel of niet binnen een concessie zit, boeit niet. Er zijn in één jaar 236 treinen niet aangekomen. Dat is bijna elke werkdag één. Dat is gewoon niet juist. Ik verzoek de Staatssecretaris dus om daar in dit debat op te reageren.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik adviseer u om de winst te incasseren die u vandaag op al die dossiers boekt, in plaats van te doen alsof er niks gezegd wordt. Dan doet u namelijk onrecht aan alle openingen die ik

vandaag in het debat bied. Dat vind ik jammer, echt jammer. Ik wil heel graag over de KPI's praten! Ik zeg juist dat wij misschien wel niks aan deze KPI's hebben. Ik weet niet hoe u dat waardeert. Misschien denkt u: nou ja, daar horen wij over een paar jaar weer wat van. Maar dat is niet mijn plan, en ik vind het ook niet eerlijk dat u doet alsof dat wel zo is. Als u mij wilt uitlokken om alvast vooruit te lopen op het enquêterapport, moet ik u inderdaad teleurstellen, want dat doe ik nu niet. Overigens is ook met de Kamer afgesproken dat we dat op een ander moment zouden doen. Ik wil heel graag over een heleboel dingen spreken. Ik heb in antwoord op uw vraag uitgelegd hoe het technisch precies zit. Het kan zijn dat het antwoord u niet bevalt, maar daarmee is het nog niet onwaar. Laten wij elkaar een beetje heel houden in dit debat. Ik ben echt voor kritiek. Dat mag. U mag al mijn keuzes verkeerd vinden, maar u moet niet suggereren dat er nu niks gezegd is. Dat is namelijk echt niet waar.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik waardeer het juist wel dat de Staatssecretaris bereid is om te kijken naar de KPI's, want dat zijn alleen maar gemiddelden, die eigenlijk heel weinig met de werkelijkheid te maken hebben. Daarom heb ik de Staatssecretaris in eerste termijn gewezen op de aangenomen motie-Dik-Faber van juni 2014, waarin wordt gevraagd om de vervoersprestatie per lijn zichtbaar te maken, zodat wij inzicht krijgen in de lijnen waar het goed loopt en niet goed loopt, zodat er open data zijn waarvoor apps kunnen worden gemaakt en zodat iedereen realtime kan zien waar het goed loopt op het spoor. Wanneer gaat de Staatssecretaris uitvoering geven aan die motie? Wanneer gaan we vervoersprestaties per lijn zien? En wanneer gaat de Staatssecretaris aansluiten bij de landelijke OV-Klantenbarometer, conform motie? Ik denk dat alle discussies over de vraag of de KPI's wel of niet goed zijn, daarmee in één keer weg zullen zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het is belangrijk om de uitleg van die motie te betrekken bij de discussie over de KPI's. De heer Bruins heeft daarnaast iets gevraagd over klantoordelen en de manier waarop die tot stand komen. Het is belangrijk dat er een onafhankelijke klantenbarometer is. Dat moeten we ook regelen. De consumentenorganisaties kijken met ons mee.
Het lastige met de individuele lijnen is dat je, als je dit doet, waarschijnlijk bij veel metingen te maken zult hebben met te kleine lijnen om iets betrouwbaars te kunnen zeggen over het geheel. Het is dus niet eenvoudig om die suggestie uit de motie op te pikken. Wel zie je dat de punctualiteit en de uitval per lijn nu al op internet verschijnen. Pardon, dat gebeurt vanaf 2017, niet nu al. Wij kunnen dat vanaf volgend jaar doen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Begrijp ik de Staatssecretaris goed dat zij zegt dat we vanaf 2017 open data krijgen over de vervoersprestaties per lijn, zodat daarmee gewerkt kan worden? Ik begrijp dat het lastig is om een en ander te integreren op hoger niveau. Ik wil dan ook wegblijven van die KPI's. Het gaat mij juist om de gedetailleerde informatie. Wij moeten niet met een black box werken.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga het nog een keer proberen, en anders gaan we het schriftelijk doen. De punctualiteit is nu al via internet te zien, op prestaties.prorail.nl. Daar kun je ook de punctualiteit en uitval per lijn inzien. In 2017 komt daar de klantenbarometer bij, die ook op internet gepubliceerd wordt.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Dank u.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom bij de volle treinen. Daarmee kom ik weer bij de heer Bruins, die vraagt of ik bij de provincies kan bemiddelen,

zodat zij bijvoorbeeld toestaan dat er op een vluchtstrook kan worden gereden. Hij wil weten hoe het zit met het snel vlot trekken van het aantal alternatieve busverbindingen. De NS heeft op ons verzoek de meest kansrijke busverbindingen in kaart gebracht. Tijdelijk openbaar busvervoer is effectief op bijvoorbeeld de corridors Den Bosch–Utrecht en Alkmaar–Amsterdam. Men is nu heel goed in gesprek met de regionale overheden en de busvervoerders over de vormgeving; daar is dus helemaal geen noodzaak voor bemiddeling. Dat is maatwerk. NS verwacht dat de bussen in Noord-Holland op zeer korte termijn gaan rijden. Men hoopt zelfs dat het maandag al zover is, zeg ik met een slag om de arm. Hier wordt dus echt hard aan gewerkt, ook in de regio Utrecht. Voor het rijden op de vluchtstrook is er een soort procedure. Daarvoor moet men een ontheffing krijgen. Als die dadelijk aangevraagd wordt, werken wij daar vol aan mee.
De heer Bruins heeft ook gevraagd om breder te kijken naar het toestaan van bussen en het rijden op NS-trajecten van station tot station zonder ontheffing. Ik heb al eerder aan onder anderen mevrouw De Boer toegezegd dat ik voor de zomer een brief stuur over langeafstandsbusvervoer. Daarin wil ik dit onderwerp meenemen. Dan kijken we niet alleen naar het juridische kader, maar ook naar de voor- en nadelen. Voor bestaande vervoerders heeft dit namelijk ook nadelen. We kijken vervolgens ook naar de consequenties die dit heeft voor het langeafstandsbusvervoer. Dat zullen we dus in die brief meenemen.
De heer Smaling vroeg of de reisinformatie nog verbeterd kan worden. Dat kan. In de loop van 2016 wordt de reisinformatie verbeterd. Daarbij kun je denken aan zaken als in de Reisplanner zichtbaar maken wat de actuele treinsamenstelling is, de drukte-indicator in Reisplanner Xtra verbeteren en actief omroepen in treinen voor betere reizigersspreiding in de trein. In de Kamerbrief van 22 december is nog een aantal andere zaken opgenomen.
De heer Hoogland heeft gevraagd of wij reizigers die helemaal niet mee kunnen, niet kunnen compenseren. Ik heb in een uitgebreid schriftelijk antwoord aangegeven dat dit technisch ontzettend ingewikkeld is, maar zal NS nogmaals vragen of men niet op een of andere manier een mogelijkheid ziet om het wel te regelen. Het wordt niet makkelijk, want je moet het allemaal kunnen meten en het is kennelijk heel ingewikkeld om dat te bewijzen.
De heer Bruins heeft gevraagd of NS extra treinen kan inzetten in de spits. Het probleem is juist dat het bestaande materieel in de spits al maximaal ingezet wordt. Als men extra treinen kon inzetten, zou men dat natuurlijk doen. Dat is haast vanzelfsprekend, maar kennelijk zit men nu aan de top van wat men kan.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik begrijp dat men nu aan de max zit, maar mijn vraag ging over de situatie over een jaar, wanneer er weer meer materieel is. NS zegt dan weer met meer bakken te gaan rijden, maar mijn vraag was of in kaart kan worden gebracht waar die extra spitstreinen meteen soelaas kunnen bieden zodra dat extra materieel er is. Kunnen we dan specifiek naar die extra drukke trajecten kijken, zoals Alkmaar–Amsterdam of Amsterdam–Den Haag? Kunnen wij nu alvast bekijken waar wij over een jaar meteen soelaas kunnen bieden?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat doen ze echt wel bij de NS. Het is niet zo'n intrigerend idee dat niemand dat nog bedacht heeft, zeg ik met een knipoog om niet te scherpe confrontaties te krijgen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik waardeer NS enorm. Afgelopen week was ik er nog op bezoek. Daar zitten heel slimme mensen. Natuurlijk hebben ze dit al in kaart gebracht. Mijn zorg is een andere. We horen alleen maar: er komt meer materieel. Ik zou zo graag naar buiten hebben

waar het over een jaar een stuk beter gaat worden. Waar is de ruimte om die extra spitstreinen te rijden? Het zou mooi zijn om wat dat betreft nu alvast een doorkijkje te geven, om nu al aan te geven waar over een jaar meer materieel is. Dat was mijn idee.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat zal zichtbaar worden in de dienstregeling, zo verwacht ik. Ik denk dat u daarop moet wachten.

De **voorzitter**: Het wordt zichtbaar in de dienstregeling van NS. Dat is de conclusie die de Staatssecretaris trekt. Dat is haar antwoord en daarmee hebt u het te doen, mijnheer Bruins.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom op spitsmijden. Even los van de sfeer die er even omheen kwam toen het ging over de tijden die worden genoemd, vind ik dat wat betreft het spoorvervoer op zichzelf wel een goed idee, net zoals ik dat voor wat betreft het wegvervoer een goed idee vind, zo zeg ik tegen de heer Madlener. Dat geldt niet alleen voor studenten en scholieren, maar ook voor heel veel werknemers. We moeten dat samen met werkgevers en werknemers regelen, omdat het dan het meeste effect heeft. We moeten ons ook inspannen om in dezen het goede voorbeeld te geven. En, inderdaad, als je later begint, eindig je ook later! Dat is ontegenzeggelijk waar. Het is niet opeens een stiekeme vorm van arbeidstijdverkorting die hier om de hoek komt kijken. We zullen dat ook moeten regelen in overleg met de medezeggenschap; zo werkt dat nu eenmaal binnen bijvoorbeeld de departementen. We zullen bekijken wat er vanuit de rijksoverheid mogelijk is. Uiteraard zijn we op ons ministerie het gesprek daarover al begonnen. De Minister van OCW heeft de Kamer in december de eindrapportage van de Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer gestuurd. We zullen over dit onderwerp verder het gesprek aangaan met scholen en andere instellingen om te bekijken wat we nog extra kunnen doen. Voor de zomer zullen we hiervoor een plan van aanpak presenteren. Graag neem ik ook de suggestie van mevrouw Van Tongeren mee. Zij zei: kijk breed naar welke andere mogelijkheden je nog ziet, bijvoorbeeld met interessante programma's voor e-bikes en andere dingen. Het lijkt me heel goed om die brede verkenning uit te voeren.
De Mat '64, de Apekop, is inderdaad extra in reserve gebleven tot 1 april. Dat is al langer dan men eigenlijk wilde. Dat is belangrijk. De vraag die de heer Madlener hierover stelde, vond ik heel goed, en uiteraard heb ik die ook gesteld: waarom niet gewoon vijf of zes maanden? Het heeft met het volgende te maken. NS moet zich uit veiligheidsoverwegingen echt houden aan de revisietermijnen. De ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) ziet daar ook op toe. Maar zelfs als je die eis terzijde zou willen schuiven, is er nog wel een probleem. Er is grootschalige revisie mogelijk. Je ziet nu al dat de Apekoppen een beetje aan elkaar worden geknutseld met onderdelen die soms, zo begrijp ik, kapotgaan en niet zomaar weer voorhanden zijn. Die moeten dan weer uit een andere Apekop gehaald kunnen worden. De werkplaatscapaciteit is er dan ook niet. Het geeft dus nog heel veel extra praktische problemen, zoals omscholing en dat gebrek aan capaciteit in de werkplaats, en dat terwijl de mensen zich qua werkplaatscapaciteit en scholing juist aan het voorbereiden zijn op de komst van het nieuwe materieel. We moeten gewoon accepteren en respecteren dat er een beperkte capaciteit is met de mensen die hieraan werken. Geloof me: als dit een goede quick win was geweest, dan was ik daar vol voor gegaan. Waarom niet? Het bleek echter gewoon niet mogelijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Gaat de Staatssecretaris bij dit punt nog in op mijn specifieke vraag? Dit lijkt me daarvoor namelijk het ideale plekje.

Staatssecretaris **Dijksma**: Help me even. Wat was uw specifieke vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Van een spoorkenner heb ik gehoord – ik weet niet of het klopt – dat de reden van het ontbreken van die werkplaatscapaciteit is het feit dat de monteurs moeten worden getraind voor de nieuwe sprinter en dat het goedkoper is om zo'n cursus doordeweeks te doen dan om die op een zaterdag te doen of het onderhoud op andere tijden te laten doen. Een flink deel van de Apekoppen kan best rijden met, inderdaad, gebruikmaking van onderdelen van afgekeurde treinen, maar dit zou de bottleneck zijn. Het zou dus een kostenkwestie zijn op grond waarvan wordt bepaald wanneer de training van de monteurs voor de nieuwe sprinters plaatsvindt.

Staatssecretaris **Dijksma**: Tot zover in detail, tot en met dat onderscheid tussen weekend en week, heb ik het niet gehoord. Ik heb net wel gezegd dat de capaciteit van de werkplaats en de voorbereiding op de komst van nieuw materieel van belang zijn. Het heeft echter ook gewoon te maken met het feit dat mensen maar één ding tegelijk kunnen. Het zal dus niet per se alleen maar een kostenkwestie zijn. Het heeft er ook mee te maken dat soms niet al het materieel dat je voor de revisie van zo'n trein nodig hebt, er is. De Apekoppen hebben op een fantastische manier hun dienst bewezen, maar ze zijn wel echt «af». Dat maakt het lastig om, in combinatie met wat er allemaal omheen speelt, voor voortzetting te gaan. Je wilt ook niet dat, als je het zou doen, je het risico loopt dat daarmee de komst van de sprinters wordt vertraagd. Die afweging moet op een gegeven moment wel worden gemaakt. Door dit probleem wordt wel gevraagd om dan ten minste op een heel aantal andere terreinen te komen met extra, onorthodoxe alternatieven. Bijvoorbeeld: als het niet op het spoor kan, zorg dan voor snelle, comfortabele busverbindingen met een goede prijs. Kortom: kom met een «alles uit de kast»-scenario.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat die busverbindingen suboptimaal zijn. Die kosten ook een slok op een borrel. Dat geld zou je ook kunnen inzetten voor extra monteurs of voor training van die monteurs in het weekend. Dat zou een oplossing kunnen zijn. We zijn niet van het micromanagen, maar als je deze flessenhals eruit haalt, dan betekent dat heel veel voor de reizigers in 2016. Is de Staatssecretaris bereid om iemand er navraag naar te laten doen of het inderdaad ligt aan de tijdstippen en de kosten voor de training van de monteurs met het oog op de nieuwe treinen? Verder zijn weliswaar niet alle oude Apekoppen geschikt, maar een flink gedeelte daarvan zou nog langer kunnen rijden. De flessenhals zit echter bij de kosten voor de training van de monteurs en bij het feit dat zij niet 's avonds en 's nachts kunnen werken, omdat zij dan meer kosten.

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij is er sowieso ook maar een beperkt aantal monteurs. Ik heb het nagevraagd. Nogmaals: als het ondanks heel veel extra inspanningen toch praktisch wel zou kunnen, dan had men het volgens mij ook al wel gedaan. Vergist u zich niet: de kosten die nu moeten worden gemaakt voor de alternatieven, zijn ook niet misselijk. Daar gaat echt veel geld in zitten. Mijn indruk is dat het niet een kostenkwestie was, maar meer een praktische kwestie, waarbij men, alles afwegende, zag dat het gewoon niet mogelijk was om het zo te doen en dat men, ook tegen de eigen voorschriften in, al de rek heeft opgezocht om sowieso nog voor de verlenging te gaan.

De **voorzitter**: De Minister had een aantal blokjes. Ze begint nu met het blokje «sociale veiligheid». Nee, de heer Houwers heeft nog een interruptie.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik mis volgens mij nog een antwoord op mijn vraag of in het kader van een betere bezetting in de spits het prijsmechanisme nog een rol zou kunnen spelen. Volgens mij heb ik de Staatssecretaris daar nog niet over gehoord. Het lijkt mij dat beantwoording van die vraag in dit blokje past.

De **voorzitter**: Ik denk dat de heer Houwers hier gelijk in heeft.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat kan, maar dat is aan NS.

De **voorzitter**: Dat is het antwoord van de Staatssecretaris . De heer Houwers heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Houwers** (Houwers): Dat is mij toch iets te makkelijk. We zouden daarover met elkaar een opvatting kunnen hebben. De Staatssecretaris staat over het algemeen niet bekend als iemand die niet ergens iets van denkt. Hier kan ze dus ook wel iets van denken. Ik ben benieuwd in hoeverre zij dit als een mogelijke oplossing ziet. Ze hoeft het niet morgen al in te voeren, maar vindt ze dit een denkrichting?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dit is een gevoelige kwestie. Ik kan me voorstellen dat de reizigers daar ook een opvatting over hebben. Ik weet niet zeker of ik hun dan op voorhand ongelijk zou geven. We moeten het dus echt afwachten op basis van een voorstel. Het is druk. Er is ook het een en ander gebeurd waardoor het druk is in de spits. De vraag is ook of je dan als eerste met zo'n voorstel zou moeten komen. Als NS daarmee komt, dan zal dat gewoon worden besproken. Als het mij dan wordt voorgelegd, kan ik met een opvatting komen. Ik wil nu niet zelf het initiatief daartoe nemen, zoals de heer Houwers eigenlijk zegt. Ik vind dat dit nu niet aan mij is.
Ik kom op de sociale veiligheid.

De **voorzitter**: Ik heb eerst nog even één opmerking, Staatssecretaris . Omwille van de tijd hebben we met elkaar afgesproken dat we hier tot 18.30 uur zouden zitten. We zitten nu nog in de eerste termijn, bij de beantwoording door de Staatssecretaris . Dat u het maar weet. We kunnen zeggen: we doen de tweede termijn op een ander moment. We kunnen ook zeggen: we hoeven helemaal geen tweede termijn, behalve voor het aankondigen van een VAO. Ik zie mevrouw Van Veldhoven kijken alsof ze een oplossing heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laten we de eerste termijn afmaken en dan bepalen of we meteen doorgaan naar een VAO. Dit hangt natuurlijk af van de beantwoording. De Staatssecretaris heeft al op veel punten een antwoord gegeven en betreffende een heel aantal punten brieven aangekondigd. Vooralsnog zou het mijn voornemen zijn om te zeggen: meteen een VAO hierna. Maar laten we het even afwachten.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat dit een breed gedeelde gedachte is, maar we hebben het formele moment af te wachten. Ik wilde het even aftasten bij de commissie. Het gaat de goede kant op. Het woord is aan de Staatssecretaris .

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik probeer het. We komen bij het thema «sociale veiligheid». Ik vind dat je met je handen van onze mensen moet afblijven. Punt. Dat is gewoon de lijn en daar is op geen enkel moment ook maar iets op af te dingen. Ik ben echt geschrokken van het incident bij Landgraaf. Er zijn gewoon te veel incidenten. We zullen het samen met alle spelers in het openbaarvervoerdomein moeten oppakken. In het afgelopen jaar is er echt wel het een en ander gebeurd. Ons departement

heeft dat gedaan samen met V en J, BZK en partijen uit de hele ov-keten. In maart 2015 hebben we een pakket afgesproken. Het gaat daarbij weliswaar om afspraken tussen Rijk, NS, ProRail en vakbonden, maar ze hebben echt een breder effect. Ik noem bijvoorbeeld camera's die worden opgehangen op stations. Daar zijn ook regionale vervoerders. Het is dus niet alleen voor NS. Verder is het stationsverbod, het reisverbod voor alle vervoerders toepasbaar. En ja, ik ga ook graag op korte termijn weer met alle partijen in het stads- en streekvervoer, NS en de vakbonden in overleg. Dat doen we dan samen met de collega van V en J.
Ik heb inderdaad vorige week eenmalig een bedrag van 10 miljoen euro beschikbaar gesteld. Ik wil zo meteen nog ingaan op de vraag hoe dat moet worden verdeeld. Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat we vrij recentelijk in een debat dat volgens mij door hem was aangevraagd, hebben gesproken over de dubbele bemensing. Dat is op veel plaatsen voor elkaar, maar het is niet overal geregeld. Volgens mij is het heel goed dat er nu een akkoord is tussen NS en de bonden. Overigens wordt dat voor een deel nog voorgelegd aan de achterban, wat ik ook begrijp. De VVMC heeft ons allemaal aangespoord om een extra stap te zetten. Op grond van mijn opvatting dat dit onderwerp zo belangrijk is dat ik dan niet moet achterblijven, heb ik gemeend om dat akkoord mede mogelijk te moeten maken. Ik ben daarom bereid om eenmalig die 10 miljoen bij te dragen aan extra maatregelen. Het gaat dan om maatregelen boven op het pakket van maart 2015. En ja, een groot deel van die 10 miljoen gaat naar de inzet van de flexibele veiligheidsteams van NS. Die teams gaan naar de plekken waar de meeste onrust en ellende wordt verwacht. Zo moet de commissie het zien. Het beperkt zich dus niet per definitie tot de stations of plekken waar alleen NS rijdt. Als zich een incident voordoet in een regionale trein die stopt op een station waar de NS-flexteams aanwezig zijn, dan zal daar ook worden bijgesprongen. De bijdrage gaat daarnaast ook naar innovaties die breder toepasbaar zijn. Denk daarbij aan het landelijk uitrollen van de proef van NS met digitaal handhaven. Dat kan overigens ook naar alle vervoerders, ook in het stads- en streekvervoer, worden uitgerold. Verder noem ik de sms alert app, die eerder door de Kamer al werd voorgesteld. Ook moet worden gedacht aan extra bemensing op stations waar de poortjes niet dicht zijn. Overigens vergiste ik mij net. U, mijnheer Madlener, had het debat aangevraagd. Sorry, excuus. Nou ja, het maakt niet uit, toch? U zei, volgens mij terecht: vooral ook daar moeten de poortjes dicht. Yes, natuurlijk, dat moet. Dat is echter nog niet overal het geval. Je moet dus ook kijken naar de stations waar de poortjes niet dicht zijn. Laten dat nou net stations zijn waar meerdere vervoerders op rijden. Ook daar heeft de maatregel dus een breder effect.
We hebben het regionale ov gedecentraliseerd. Provincies en ov-autoriteiten zijn concessieverleners voor het regionale openbaar vervoer. Zij zijn primair verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de sociale veiligheid daar te verbeteren. Ik roep hen op om met elkaar eenzelfde gebaar te maken. Ik heb dat in het kader van mijn concessieverlening gedaan, maar dan wel, en expres, met een breed effect, zodat we dingen doen die zo breed mogelijk in het hele ov goed kunnen uitwerken. Het is van belang om te zien dat er hier ook nog een andere verantwoordelijkheid ligt. Ik vind het terecht – volgens mij zei mevrouw De Boer dat – dat NS zelf moet handelen als vervoerder, maar dat geldt ook voor de regionale vervoerders. Het kan niet zo zijn dat we op dat gebied zeggen: het is een goed idee van Connexxion, plaats het maar buiten de concessie. Daar bedoelt men dan eigenlijk mee: wij betalen niet meer voor die maatregelen en dan ligt het bij de regionale overheid. Dat vind ik geen goede oplossing. We moeten het samen oppakken. Ik heb dat gedaan met die eenmalige extra bijdrage. Ik vind het van belang dat we nu niet hier allemaal gaan wachten totdat iemand anders iets doet. Zo heb ik het willen inzetten, met maatregelen met een zo breed mogelijk effect. Maar

ook anderen zijn aan zet, inderdaad. Wat betreft dat punt van cash betalen in de bus, zeg ik: op grond van de concessies is het al mogelijk om daarmee op te houden. Ik begrijp dat Amsterdam er inderdaad ook mee gaat stoppen.
Ik vind het idee van de heer Madlener om een landelijke database voor ov-verboden te starten, een goed idee. Ik zal dat met mijn collega van V en J moeten bespreken. Ook zal ik daarover moeten overleggen met alle betrokkenen, te weten NS, het stads- en streekvervoer, vakbonden en decentrale overheden. Dat kunnen we goed doen op die bijeenkomst die we al snel zullen hebben.
De heer Smaling vroeg of de reiziger die 10 miljoen gaat betalen. Nee, want het is een eenmalige bijdrage bedoeld voor zogenaamde «extra maatregelen», boven op het pakket.
De heer Madlener had een vraag over de pakkans. Daarvoor moet hij echt bij V en J zijn. Als hij die vragen schriftelijk stelt, zal het ministerie die beantwoorden. Ik heb dat namelijk al gevraagd. Dit is haast een open uitnodiging.
Dit is het einde van dit blok.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, als u een punt van orde hebt, dan vrees ik dat nog een heleboel mensen zo meteen zullen zeggen dat ze een punt van orde hebben. Dat worden dan vast allemaal politieke vragen. Dat ga ik echt niet toestaan.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is echt een punt van orde, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik ben benieuwd.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris heeft acht blokken. We hebben twee interrupties. Ik wil eigenlijk nog een aantal interrupties plaatsen, maar dat mag niet. Maar het onderwerp en de beantwoording lenen zich wel voor een interruptie. We overwegen zo meteen ook of we wel of geen tweede termijn zullen hebben, maar gezien de tijd halen we afronding van een tweede termijn nooit voor 17.30 uur. Ik heb echter nog wel de behoefte om nog een aantal keer te interrumperen, of nu of in een tweede termijn. Ik vraag u: hoe gaan we dit oplossen? Gaan we op een ander moment een tweede termijn doen? Of gaan we deze termijn verlengen en nog een aantal interrupties toestaan, zodat we geen tweede termijn nodig hebben?

De **voorzitter**: U probeert mij voor het blok te zetten. Daar komt het op neer.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris heeft acht blokken en die zijn allemaal even belangrijk. We kunnen nu nergens meer op reageren en wellicht komt er geen tweede termijn meer, terwijl ik als volksvertegenwoordiger wel de behoefte heb om nog met de Staatssecretaris van gedachten te wisselen.

De **voorzitter**: Zeker. Daarom hadden we net ook afgesproken dat we de Staatssecretaris eerst de vragen zouden laten beantwoorden. Daarna zouden we inventariseren of er eventueel nog behoefte is aan een tweede termijn, of aan bijvoorbeeld een VAO. Dat is aan de commissie, niet aan mij. Ik zou het graag in die volgorde willen doen, wetende dat er nog een heleboel andere algemeen overleggen over dit soort onderwerpen plaatsvinden in de Tweede Kamer. Ik zeg dit niet om het weg te zetten, maar zo is het natuurlijk wel. Dus als het zo zou kunnen ...

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik begrijp dat. Misschien moeten we bekijken wanneer we die tweede termijn zullen hebben, als daaraan behoefte is.

Toch voelde ik de behoefte om dit nu al te zeggen, ondanks de afspraak, omdat ik door de beantwoording een enorme behoefte heb om daar wel iets van te zeggen, als volksvertegenwoordiger. Dat kan niet, en daarom wil ik toch laten weten dat die behoefte er wel is en dat we het op een ander moment wel zullen moeten doen.

De **voorzitter**: Ik ben zelf ook volksvertegenwoordiger. Die innerlijke drive herken ik natuurlijk als geen ander.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank u, voorzitter!

De **voorzitter**: Het punt is alleen dat we hier ook te maken hebben met procedures en afspraken die we zelf onderling hebben gemaakt. Zo kunnen we zeggen: we verlengen het debat met een halfuur en ieder krijgt er nog een minuut of twee spreektijd bij. Mijnheer Van Helvert, u roept «één», maar u kent mij als een flexibele voorzitter, dus wellicht wilt u er wel anderhalf, maar dan bent u aan het eind van de dag toch nog niet tevreden. Zo gaat het. Dat zegt iets over uw innerlijke motivatie en uw passie voor dit prachtige vak.
Ik geef het woord weer aan de Staatssecretaris , want zij wil ook nog wat zeggen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Er zijn mij ook echt heel veel vragen gesteld. Ik doe mijn best om het zo lean-and-mean mogelijk te beantwoorden.
Ik kom op het fietsparkeren. Ja, dat is een belangrijk thema. Ik ben het er niet mee eens dat dit geen relevant thema zou zijn voor de van-deur-tot-deurbenadering. Sterker nog, zo zeg ik tegen mevrouw De Boer: als je bijvoorbeeld twee minuten tijdwinst boekt op het spoor, maar je een halfuur bezig bent om te zoeken waar je je fiets kwijt kunt, dan ben je per saldo slechter af. Ik ben het overigens wel met haar eens dat dit niet een rijksverantwoordelijkheid pur sang is, maar wil toch ook niet weglopen voor enige vorm van betrokkenheid. Ik probeer het nu zo snel mogelijk te beantwoorden. We hebben hiervoor eerder al budget beschikbaar gesteld. Het is gelukt om daarmee het tekort aan fietsparkeerplekken bij stations voor een groot deel weg te werken, maar we zien nu dat de toekomstige behoefte nog veel groter is. Daar gaat het nu over. Het resterende budget is gewoon niet voldoende om alle lokale plannen hiervoor te financieren. Veel commissieleden hebben gevraagd om hier creatief naar te kijken. Binnenkort hebben we bestuurlijk overleg met de lokale overheden. Ik wil daarbij ook graag de Fietsersbond uitnodigen, zo zeg ik tegen de heer Smaling, alsook andere betrokken instanties, om te bekijken wat we creatief kunnen verzinnen om met het oog op de toekomst dit onderwerp met elkaar op te pakken. Daarbij moet er niet van uit worden gegaan dat ik dan de vrouw ben die alles goed komt maken, met de portemonnee dus. Dat is overvragen, lijkt mij. Dat overleg moet uitgaan van de gedachte dat we een gezamenlijk belang hebben om de van-deur-tot-deurbenadering beter op orde te krijgen. Daar is echt grote winst te behalen. Ik zie dat zelf zo. Het is goed om daarmee aan de slag te gaan. Het tekort is, zonder beleid, in 2011 geschat op 140.000 tot maximaal 260.000 plekken, zo zeg ik tegen mevrouw De Boer. Er zijn verschillende projecten gerealiseerd en de aanleg van stallingen is gepland. Dan blijft er nog een tekort over van, naar onze schatting, 48.000 plaatsen. Misschien zullen we daar ook financieel nog naar moeten kijken. Tegen de heer Hoogland zeg ik: ik wil zijn berekening op het bierviltje straks, na afloop van dit overleg, nog wel even zien. Het hoeft niet allemaal ondergronds en het kan ook innovatief; misschien zijn er nog wel veel meer onorthodoxe ideeën om hiermee aan de slag te gaan.
Ik kom bij het blok over ProRail. Mevrouw Van Veldhoven vroeg om een beeld van alle tekorten bij elkaar. Ik heb de ADR gevraagd om een beter en harder beeld te maken inzake het PHS. Ik moet dat rapport afwachten,

maar het is er niet voor de Voorjaarsnota. Dat overzicht komt dus wel, maar het zal er rond de zomer zijn. Als ik het zo zeg, zit ik veilig. Het zal er dus niet eerder zijn. Dat gaat gewoon niet lukken, want we hebben de tijd nodig om een en ander beter in beeld te krijgen.
Ik kom op de vraag van de heer Smaling naar aanleiding van zijn motie (29 984, nr. 646) over de staat van het onderhoud. ProRail werkt aan het verbeteren van de staat van het onderhoud maar ook aan het verbeteren van de data. Het gaat namelijk ook over de data: er moet gewoon meer informatie komen. Voor de zomer zal ik de Kamer hierover informeren. Dan zullen we ook een bredere brief over ProRail sturen. Ik denk dat het goed is om dan ook op dit soort zaken in te gaan. Het gaat er namelijk ook over, zo zeg ik tegen de heer Madlener, of de organisatie intern stevig genoeg is om zowel op het gebied van kennis en onderhoud als met name ook op het punt van de financiële bedrijfsvoering zaken op orde te brengen. Daar wordt overigens allemaal aan gewerkt, dus het is niet zo dat er op die gebieden niets gebeurt.
Zowel de heer Smaling als mevrouw Van Tongeren had een vraag over onderhoud overdag. Dat willen we uiteraard graag voorkomen, maar dit is niet altijd mogelijk, en al helemaal niet als je heel effectief en op snelheid wilt werken aan de verbetering van het spoor. Het zal dus elke keer een afweging zijn: hoe doen we het op een zo goed mogelijke manier? Met name geldt wel dat werken overdag echt goedkoper is. Als je dus al grote tekorten hebt en je vervolgens qua wijze van werkuitvoering op de duurste variant gaat zitten, dan bijt je jezelf op enig moment wel in de staart. Die zaken moeten we goed tegen elkaar afwegen. We kijken dus naar mogelijke besparingsmaatregelen, maar ook naar de effecten op reizigers. Die reizigers horen er namelijk ook bij. Hun belang moet in die afweging ook een rol spelen. We zullen een en ander met alle betrokkenen bespreken.
Ik kom op de financiële verbeteropgave voor ProRail.

De **voorzitter**: Wacht u even, Staatssecretaris . Met groot genoegen geef ik het woord aan de heer Smaling voor zijn laatste interruptie.

De heer **Smaling** (SP): Is de Staatssecretaris niet bang dat een hoop mensen over de drempel worden geduwd, dat zij zeggen: nu pakken we toch echt de auto weer? Ik zou dat niet willen. Ik vind wat ik hier hoor overigens gemiddeld erg negatief, zeker ook in ogenschouw nemend dat het Nederlandse spoor tot de beste ter wereld behoort. Het wordt geframed als «het deugt niet». Als je dan ook nog overdag het onderhoud gaat plegen, dan ben ik bang dat mensen zeggen: nou, dit was het dan voor mij. Daarom stel ik deze vraag.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is een reële afweging. Die moet je inderdaad meenemen. Daarom kan ik nu bijvoorbeeld niet zeggen dat we het in alle gevallen gaan doen. Ik wil het nu echter ook niet uitsluiten. Dat is niet fair, gelet op de grote tekorten die er zijn. Dit type afweging moet dus worden gemaakt. Dat doe ik niet alleen. Ik zal daarbij afgezien van ProRail zeker ook reizigersorganisaties en de vervoerders betrekken. Dit is echter wel het hele dilemma. We moeten daarin op een gegeven moment keuzes maken, keuzes die natuurlijk niet altijd dezelfde hoeven te zijn.

De heer **Smaling** (SP): Kan dat dan met een maximum aan empathie worden gedeeld met de mensen die in zo'n regio wonen? Dat lijkt me namelijk wel nodig om het ongemak te doorstaan.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat vind ik sowieso noodzakelijk. Je moet echter ook bekijken welke alternatieven je aanbiedt en hoezeer die op orde zijn. Als je het zou doen – ik zeg «als» en niet «dat» – dan zou je al die vragen moeten meenemen in de afweging. Wat heb je te bieden? Wat

betekent dat voor mensen? Ik loop daar liever niet op vooruit, ook omdat ik het graag zou willen voorkomen, maar ik durf dat niet «op zeker» te beloven. Ik zeg dit in het kader van «de ongemakkelijke waarheid».
Mevrouw De Boer krijgt graag een update betreffende de pgo-contracten. ProRail is bezig met het aanbesteden van de pgo-contracten. Eind februari zou ik waarschijnlijk een voorstel krijgen van ProRail over de wijze waarop het zo snel mogelijk zijn contracten compliant zal maken. In de brief over ProRail, met de visie op en het beeld van ProRail, zullen we de commissie hierover verder informeren.
Er zijn ook nog een aantal vragen gesteld over de dienstregeling en het programma Beter en Meer. Er was bijvoorbeeld een vraag over Zeeland. Vandaag heb ik even telefonisch contact gehad met de gedeputeerde, dit naar aanleiding van de motie hierover. Mijn idee was dat het misschien niet per se nodig zou zijn om met een motie te komen als wij gewoon een goed gesprek hebben. «Wij» is dan niet zozeer «ik», als wel «NS en de regio». Overigens voert NS dat gesprek breder. Ze is over de dienstregeling in gesprek met de regio's, maar ook met vervoerders en consumentenorganisaties. Er komen ook nog formele adviezen. Natuurlijk moet ProRail dan ook weer de capaciteit in ogenschouw nemen. In augustus komt dan het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarna passen de vervoerders zo nodig hun dienstregeling aan. De dienstregeling is een verantwoordelijkheid van NS. Daar is mijn goedkeuring niet voor nodig. Het is wel belangrijk om vast te stellen dat het goede gesprek met de regio er moet zijn. In dit geval heeft de gedeputeerde uit Zeeland ook wel duidelijk gemaakt waarom men zich daar zorgen maakt. Een aantal van die redenen kwam ook langs in de bijdragen van de woordvoerders. Ik heb mij er in ieder geval van vergewist dat NS het gesprek met de provincie nu aangaat.
Mevrouw De Boer vroeg naar een update van Beter en Meer en van Be- en Bijsturing van de Toekomst. In het kader van het programma Beter en Meer wordt momenteel hard gewerkt aan de implementatie van de maatregelen. Voor de zomer komt er een besluit. Dan wordt bekeken of de betrouwbaarheid voldoende en tijdig is verbeterd, zodat de frequentieverhoging kan worden geïmplementeerd. Ik zal de Kamer hierover tijdig informeren. Op korte termijn hoop ik van NS en ProRail een operationele verantwoording te ontvangen over de beheer- en vervoerconcessie. Deze zal ook een overzicht van de overige resultaten en de behaalde mijlpalen bevatten. Overigens heeft de Kamer voor de zomervakantie via de voortgangsrapportage in het kader van de Lange Termijn Spooragenda al een update gehad van de voortgang. Die is er dus al een keer geweest.
De heer Bruins had het over Harderwijk. We hebben een herijking achter de rug. Vervolgens hebben we nog een debat gehad naar aanleiding van het «temporiseren», zoals dat heet, van een deel van de ERTMS-uitrol. De Kamer heeft een aantal prioriteiten aangegeven, onder andere de aanpak van station Schiphol en de internationale verbindingen op dat station. Ik kom daar zo meteen nog even op. De heer Smaling vroeg al hoe het daarmee staat. Ik heb niet heel veel meer ruimte om daarnaast nog heel veel te doen, bijvoorbeeld voor het fietsparkeren, dat net al werd genoemd, en de sociale veiligheid, waarvoor ik al iets extra's heb gedaan. Volgens mij is er ook nog onderzoek gaande. Ik heb op dit moment niet een budget waaruit ik vrijelijk geld kan halen om bijvoorbeeld met prioriteit voor Harderwijk in te zetten. Ik wil op dit punt geen valse verwachtingen wekken. Die zou ik namelijk – ik gebruik deze woorden opnieuw – met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet waarmaken.
Mevrouw Van Tongeren vroeg of de eis van de minimumbediening van stations alleen het aantal treinen per uur betreft, of ook de spreiding. In de concessie staat het minimumaantal treinen per uur voorgeschreven, niet de spreiding. De minimumbediening op het traject Amsterdam–Den Haag is twee treinen. Vier treinen is dus meer dan wat verplicht is. NS streeft

naar een zo goed mogelijke spreiding. De ideale spreiding past echter niet altijd binnen de dienstregeling. Zo'n dienstregeling is een enorme puzzel.
Ik kom op mijn laatste blok. Ik hoop dat ik dat nog binnen de tijd kan afronden. Hoe staat het met het vierde spoorpakket? Men is nu toe aan de triloog. Dat is een heel spannend moment, want in de Raad is een evenwicht bereikt waarvan ik denk dat het, alles afwegende, een goed evenwicht is, een evenwicht dat, in de woorden van de heer Smaling, ruimte laat om het in Nederland te doen zoals we het doen. Dat is belangrijk. Als voorzitter zullen we de onderhandelingen nu starten. Ik hoop natuurlijk dat het ons lukt om die af te ronden; alles is daarop gericht. We zijn echter ook afhankelijk van het Europees Parlement en de Commissie. Iedereen moet dan wel meewerken. Dit is echter wel een uitermate politiek delicaat onderwerp. Het akkoord dat in de Raad is bereikt, is eigenlijk al evenwichtskunst in zichzelf. Het zit zo in elkaar dat het nog best heel lastig zal zijn om in de triloog nog van alles te gaan doen. De wijze waarop het Parlement zich zal opstellen, zal mede bepalen of het zal lukken om dit tot een goed einde te brengen. Uiteraard, zo zeg ik tegen mevrouw De Boer, zullen we het ERA (European Railway Agency) en de Europese Commissie erbij betrekken als het gaat om overeenstemming over de technische pijler. Dat is in de beantwoording van de schriftelijke vragen ook al aan de commissie aangegeven.
Uiteraard komen we op de inspectie en de wijze waarop we de aanbevelingen van de enquêtecommissie zullen vormgeven nog terug – ik durf dit bijna niet meer te zeggen; ik zie de heer Van Helvert al kijken – in onze kabinetsreactie. Ik ga gauw naar het volgende punt! Snel, snel!
De heer Houwers vroeg naar het ongeval in Duitsland. In Nederland kan een treindienstleider niet door één druk op de knop het beveiligingssysteem overrulen. De precieze uitkomsten van het Duitse onderzoek kunnen elk moment worden gepresenteerd. Ik weet niet of dat al is gebeurd. Ik had gisteren mijn Duitse collega Alexander Dobrindt aan de lijn, over een ander onderwerp in dit blokje. Ik heb hem natuurlijk gevraagd of hun onderzoek al klaar was. Het moet nog uit het onderzoek blijken, maar hoogstwaarschijnlijk was een menselijke fout de oorzaak van wat er is gebeurd. Ik kan daar nu echter verder niet over speculeren. Ik moet het onderzoek wel respecteren. Maar in Nederland kan dat niet, zo zeg ik in antwoord op de vraag.
Is er in het Meerjarenprogramma Geluidsanering ook gedacht aan maatregelen in Oost-Nederland? Ja, ook daar gaan we werken aan maatregelen. We zullen al die plannen straks echter wel prioriteren. Inmiddels al heel wat jaren geleden, toen ik nog jong en activistisch was, was ik best wel fan van Loesje. Een van haar uitspraken was: aan het eind van mijn geld heb ik altijd nog een stuk maand over. Dat gevoel heb ik heel vaak. Dat ziet de commissie natuurlijk ook. We zullen moeten prioriteren, want het geld komt echt niet als manna uit de hemel vallen. We leven ook in een tijd waarin heel veel op ons, ook op het kabinet, afkomt. Dat snappen de woordvoerders ook. Zo eenvoudig is het dus niet allemaal.
We gaan graag aan de slag met zero-emissiebussen. Volgens mij vindt mevrouw De Boer dat niet helemaal een goed plan, maar een deel van de Kamer en ik vinden dat wel. Daar moeten we het dan met elkaar over hebben, misschien niet nu maar wel op enig moment. Het is namelijk wel een heel belangrijk punt, ook in het kader van het klimaatdebat. Als we grote winst op uitstoot willen pakken, dan gaan we gewoon voor de zero emissie. Dat is de echte winst van deze tijd. Dan hoeven we ook geen discussies meer te voeren over hoe hard kan worden gereden.

De **voorzitter**: Verbaast het u dat GroenLinks hierover een vraag heeft?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik denk dat het instemming zal zijn. Toch?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zat te wachten of er nog meer zou komen over geluidsisolatie, geluidsanering. Daarover had ik één vraag, een misschien wat cryptische vraag gesteld.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik heb daarover uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld in een heel debat over de leefomgeving.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zal ik de vraag stellen? Dan kan de Staatssecretaris bekijken of ze die al dan niet kan beantwoorden. Het gaat over geluidsisolatie in Rheden. Steeds is gezegd dat daarvoor geld over was. Het zou geluidsisolatie tegen de gevel aan zijn. Nu lezen we in het Beheerplan 2016 van ProRail dat wordt bekeken of het ook raildempers kunnen worden. De mensen die het betreft – sommigen bevinden zich op de publieke tribune – zijn daar verontrust over. Ze dachten dat ze zover waren dat het geluidsniveau in hun woningen tot maximaal 41 dB teruggebracht zou worden, maar nu hebben ze het idee dat ze een beetje uit de plannen gevallen zijn. Ik wil dit ook met plezier schriftelijk aan de orde stellen, met het verzoek om dit uit te zoeken. Ik lees namelijk ook maar voor uit stukken die mij ter beschikking zijn gesteld. Mocht dit kloppen, dan moet misschien even worden bekeken of deze bewoners al niet heel lang wachten op iets waarvan zij dachten dat het een harde toezegging was, terwijl er nu misschien sprake is van een omzetting naar raildempers.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik denk dat het echt wijzer is om het schriftelijk te doen. In algemene zin kan ik wel iets over gevelisolatie melden, maar ik vind het onzorgvuldig om de vraag nu bijna at random te beantwoorden. Het is beter om het heel precies te doen, schriftelijk.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Prima.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik kom op de internationale verbinding oftewel, in de woorden van de heer Smaling, de werkgroep Eindhoven–Duitsland. Het onderzoek naar de verbindingen tussen Limburg en Duitsland is inderdaad gestart. We hebben daar op dit moment geen nadere informatie over. In april zullen we echter zien wat dat verhaal oplevert. We zullen dit dan ook betrekken bij de uitvoering van de motie-De Boer, waarin dit werd gevraagd. Daarin is overigens aangegeven dat ik voor 1 juni de Kamer moet informeren of er financiële ruimte gevonden kan worden. Dat zullen we dus doen.
Ik kom op Delft en de BIRK-subsidie. Het lijkt me goed om daarmee af te sluiten. Station Delft, met zijn prachtige, karakteristieke Delfts blauwe plafond, en de eerste tunnelbuis zijn een jaar geleden opgeleverd, maar de tweede tunnelbuis is nog in aanbouw. Op 13 januari heb ik de Kamer al gezegd dat er bij dit project een aantal financiële ontwikkelingen spelen. We hebben ook een onderzoek aangekondigd naar de verantwoording van de aan Delft verleende BIRK-subsidie. Ik heb ook aangegeven dat ik de Kamer in 2016, op korte termijn, zal informeren over een aantal andere financiële ontwikkelingen, namelijk naar aanleiding van een eerder aangekondigd onderzoek naar de zogenoemde luchtdrukproblematiek. Ik begrijp dat de Kamer snel op de hoogte wil zijn, maar ik hecht eraan om de raad en de commissie gelijktijdig te informeren over de precieze cijfers en getallen. Ik hoop dat ik dat meteen na het reces kan doen. In plaats van nu met losse informatie te komen, wil ik heel graag meteen na het reces met informatie komen, voor de raad en de commissie gezamenlijk. Het is, denk ik, wel goed om te zeggen dat het punt betreffende die BIRK-subsidie geen negatieve gevolgen heeft voor het budget in de begroting. Dat is een ander punt dan de financiële ontwikkelingen waarover ik het nu heb. We zijn bezig om het helemaal goed uit te pluizen. Het zijn twee verschillende kwesties. Het lijkt me goed om dat te zeggen.

Ik denk dat ik hiermee net binnen de tijd hopelijk alle vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dat denk ik, eerlijk gezegd, ook. Maar je weet het hier niet. Dit is de Tweede Kamer. De heer Houwers heeft in ieder geval nog wel een vraag.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik heb een heel klein vraagje. De Staatssecretaris had het over «het reces». Daar hebben we er echter meer van. Kan zij aangeven op welk reces zij doelt?

Staatssecretaris **Dijksma**: Sorry. Het krokusreces. Het is echt op korte termijn, maar ik bericht dan wel gelijktijdig ook aan de raad. We willen dit graag zorgvuldig met elkaar doen.

De **voorzitter**: Ik kijk nog even naar de geachte leden. Ik geef het woord aan de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitgebreide antwoorden. Ik voorkom graag een tweede termijn. Graag vraag ik een VAO aan.

De **voorzitter**: De heer Bruins vraagt namens de ChristenUnie een VAO aan en wil geen tweede termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog wel behoefte aan een tweede termijn. Dat kan kort, zo'n anderhalf uur, in de week na het reces.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ook ik heb behoefte aan een tweede termijn.

De heer **Smaling** (SP): Het kan heel kort. We praten namelijk regelmatig over spoorzaken. Als er echter een tweede termijn komt, dan zal ik daaraan bijdragen.

De **voorzitter**: U bent altijd welkom. Dat weet u.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn, maar als die toch wordt gepland, dan ben ik daarbij.

De heer **Houwers** (Houwers): Idem. Een VAO is prima. Een tweede termijn hoeft niet. We spreken vaak over het spoor. Tegen de tijd dat de tweede termijn komt, hebben we misschien het volgende AO al.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb wel behoefte aan een tweede termijn, maar het zou wat mij betreft ook een schriftelijk overleg kunnen zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat de heer Madlener zegt, zou ook mijn suggestie zijn: bekijken of een paar openstaande interrupties nog schriftelijk bij de Staatssecretaris kunnen worden aangeleverd en dan op basis van de antwoorden een VAO hebben. Binnenkort praten we toch weer over het spoor, dus dat zou wat mij betreft ook een oplossing kunnen zijn, als de Staatssecretaris dat ook een goed idee vindt.

De **voorzitter**: Als u een schriftelijk overleg zou willen, dan zit daar wel een bepaalde deadline aan vast. Dan moet er dus ook een termijn worden genoemd waarbinnen een dergelijk schriftelijk overleg moet plaatsvinden. Is morgen om 12.00 uur een optie?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, voorzitter. Er is net ineens een nieuw debat ingepland, weliswaar op een heel ander terrein, maar voor

sommige woordvoerders is morgen daardoor een moeilijke dag. Misschien kan het vrijdag aan het eind van de dag. Dan is misschien een VAO in de week na het reces mogelijk.

De **voorzitter**: Als een meerderheid van de commissie ermee akkoord is om een schriftelijk overleg te organiseren en te plannen, dan kunnen we dat doen. Ik kijk dus even rond om te zien of men dat prima vindt. Ik vraag het weer per persoon. Het gaat om een schriftelijk overleg, met vrijdag 12.00 uur als deadline. De heren Madlener en Houwers zijn akkoord.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ja, ik vind dat goed, maar met één opmerking. Ik weet hoe goed we zijn in het verzinnen van vragen. Ik kan er zelf zo 50 verzinnen over deze onderwerpen. Ik ben er een beetje bang voor dat we straks 250 schriftelijke vragen krijgen en dat het heel veel capaciteit kost om die te beantwoorden. Dat is een verzoek aan mezelf. Ik zie de heer Van Helvert onrustig bewegen. Ik weet niet of hij zich aangesproken voelt. Dat zou kunnen. Ik doe echter het verzoek aan mezelf. Laten we ons beperken tot een vraag of vijf à tien.

De **voorzitter**: Ik snap wat u zegt. Ik ben het ook erg eens met de opvatting dat de woordvoerders hun beperkingen moeten kennen in dezen, ook wetende dat we in eerste termijn uitvoerig hebben gedebatteerd en, sterker nog, dat hun een extra halfuur is gegund, inclusief een minuut extra spreektijd. Dat alles optellend bij de vragen die inmiddels zijn gesteld, zeg ik: ik zou het zeer op prijs stellen als u in dezen discipline betracht en slechts een beperkt aantal vragen stelt.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind een schriftelijk overleg prima. Ikzelf heb echter uitstekende antwoorden op mijn vragen gekregen. Ik zal daar dus niet verder aan deelnemen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Een reeks vragen opstellen is prima. Het gaat echter om het volgende, wat ik sommige mensen ook hoor zeggen. We spreken binnenkort weer over het spoor, maar constant is de spooragenda prop- en propvol, welk overleg we ook hebben. Het argument dat we er binnenkort weer over spreken, vind ik dus niet relevant, want dan zit de agenda ook weer vol. Ik denk dat de Staatssecretaris het snelst klaar zou zijn met een tweede termijn. Maar goed, als een meerderheid beslist dat het schriftelijk moet, dan zet ik mijn vragen wel op schrift.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, ik heb uw opmerking gehoord, maar het is aan de Kamer om hierover te beslissen. Ik maak nu het rijtje af en dan kunnen we een besluit nemen, want anders wordt het nog 19.00 uur. Dat wil ik niet. Mevrouw De Boer: een schriftelijk overleg of een tweede termijn?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat een korte tweede termijn van een uur het snelste zou zijn voor iedereen, maar als de meerderheid voor een schriftelijk overleg is, dan vind ik dat ook prima.

De heer **Bruins** (ChristenUnie): Een beperkt aantal vragen in een schriftelijk overleg.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ah, voorzitter, u merkt mij weer op. Dat is heel attent.

De **voorzitter**: Dat doe ik natuurlijk altijd!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik vind dat de Staatssecretaris vrij uitbundig en zorgvuldig antwoord heeft gegeven op de vele vragen. Als we een schriftelijk overleg gaan doen, dan komen er volgens mij weer 50 vragen. Voor mij hoeft een tweede termijn niet per se, maar ik zal er zijn als de collega's die willen. Voor mij hoeft een schriftelijk overleg ook niet, want mijn vragen zijn beantwoord. De ene vraag die de Staatssecretaris nu niet kon beantwoorden, zal ze schriftelijk beantwoorden, zo zei ze. Ik vind echt dat we vrij goed bediend zijn.

De **voorzitter**: Hartelijk dank voor alle opmerkingen en suggesties. Ik kom tot de conclusie dat er een meerderheid is voor een schriftelijk overleg en dat de deadline voor het stellen van – ik zeg het nogmaals: een beperkt aantal – vragen wordt gesteld op vrijdag 12.00 uur. Jazeker, dat is 's middags, mijnheer Bruins, zoals u mij toevoegt. Als de commissie een ander tijdstip wilt voorstellen, dan mag dat ook, maar dat beveel ik niet aan met het oog op het reces en zeker ook niet met het oog op het belang van de medewerkers.
Sommige leden staan al op, zie ik. Blijkbaar zijn ze niet geïnteresseerd in de toezeggingen die zijn gedaan. Ze geloven het wel. Toch ga ik de toezeggingen voorlezen.

- In het najaar ontvangt de Kamer nadere informatie over de windproblematiek van hogesnelheidstreinen op de Moerdijkbrug.
- De Staatssecretaris zal voor de zomer een plan van aanpak presenteren voor het mijden van de spits op het spoor.
- In de ProRail-brief komt de Staatssecretaris terug op de pgo-contracten. Naar verwachting komt die in het tweede kwartaal van 2016.
- De Staatssecretaris zal de Kamer voor de zomer per brief informeren over de gevelisolatie van huizen langs het spoor in Rheden, zoals genoemd door het lid Van Tongeren.
- Er is een VAO aangevraagd door de heer Bruins.

Ik dank u allen zeer.

Sluiting 18.39 uur.